



Thomas Matti

## Fahrplanentwicklung bei den SBB von 1929 bis 1985

*Partizipation und Mobilitätsinteressen analysiert anhand von  
Fahrplanbegehren*

**u<sup>b</sup>**

b  
UNIVERSITÄT  
BERN

Berner Studien zur Geschichte  
Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte  
Band 1

Herausgegeben von Christian Rohr  
Historisches Institut der Universität Bern

Thomas Matti

## Fahrplanentwicklung bei den SBB von 1929 bis 1985

Partizipation und Mobilitätsinteressen analysiert anhand von Fahrplanbegehren

BERN OPEN PUBLISHING



---

<sup>b</sup>  
**UNIVERSITÄT  
BERN**

Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte  
(WSU)

Historisches Institut  
Universität Bern  
Schweiz

Bern Open Publishing BOP  
[bop.unibe.ch](http://bop.unibe.ch)

2019

## Impressum

ISBN: 978-3-906813-54-7  
ISSN: 2571-6794  
DOI: 10.7892/boris.125288

Herausgeber: Christian Rohr  
Historisches Institut  
Universität Bern  
Länggassstrasse 49  
CH-3012 Bern

Lektorat: Isabelle Vieli  
Layout Titelei: Daniel Burkhard



This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution 4.0 International License  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Text © 2019, Thomas Matti

Titelfoto: Depot Erstfeld in Uri, SBB Historic  
<https://pixabay.com/de/sbb-historic-depot-erstfeld-uri-1578546/>



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>
1.1.	ERKENNTNISLEITENDE FRAGESTELLUNG	8
1.2.	EINGRENZUNG DES THEMAS	8
1.3.	QUELLENLAGE	9
1.4.	FORSCHUNGSSTAND	10
1.5.	THEORETISCHE UND METHODISCHE EINBETTUNG	14
1.5.1.	THEORETISCHER ANSATZ	14
1.5.2.	METHODISCHER ANSATZ	16
1.6.	AUFBAU DER ARBEIT	19
<b>2.</b>	<b>FAHRPLÄNE UND FAHRPLANBEGEHREN</b>	<b>20</b>
2.1.	FAHRPLANARTEN UND FUNKTIONSWEISE	20
2.2.	URSPRUNG DER FAHRPLANBEGEHREN	22
2.3.	ABLAUF EINES BEGHRUNGSVERFAHRENS	25
<b>3.</b>	<b>DAS EISENBAHNNETZ IN DEN KANTONEN AARGAU, BASEL-STADT UND GLARUS</b>	<b>27</b>
<b>4.</b>	<b>1929 BIS 1945: ZWISCHENKRIEGSZEIT UND ZWEITER WELTKRIEG</b>	<b>31</b>
4.1.	ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZU DEN FAHRPLANBEGEHREN	32
4.2.	MOBILITÄTSINTERESSEN ANHAND DER FAHRPLANBEGEHREN	33
4.2.1.	AARGAU: REGIONALE VIELFALT IM EISENBAHNVERKEHR	37
4.2.2.	BASEL: FREIZEIT UND AUSFLUGSVERKEHR	39
4.2.3.	GLARUS: INNERKANTONALER VERKEHR	42
4.3.	WIRKUNGSKRAFT DER BEGEHREN: EIN VERGLEICH DER VORKRIEGS- UND DER KRIEGSZEIT	44
<b>5.</b>	<b>1946-1964: NACHKRIEGSZEIT UND WIRTSCHAFTLICH ERFOLGREICHE JAHRE</b>	<b>49</b>
5.1.	MOBILITÄTSINTERESSEN ANHAND DER FAHRPLANBEGEHREN	50
5.1.1.	AARGAU: BEWÄLTIGUNG DES BERUFSVERKEHRS UND EINFÜHRUNG DER FÜNFTAGEWOCHE	53
5.1.2.	BASEL: FERNVERKEHR UND INTERNATIONALE ANSCHLÜSSE	56
5.1.3.	GLARUS: KOORDINATION DES VERKEHRS	58

<b>5.2.</b>	<b>WIRKUNGSKRAFT DER BEGEHREN</b>	<b>59</b>
<b>6.</b>	<b>1965-1975: KRISENJAHRE DER SBB</b>	<b>62</b>
<b>6.1.</b>	<b>MOBILITÄTSINTERESSEN ANHAND DER FAHRPLANBEGEHREN</b>	<b>63</b>
6.1.1.	AARGAU: GROSSPROJEKT HEITERSBERGLINIE	66
6.1.2.	BASEL: DIE LANGEN FAHRZEITEN IN KONKURRENZ ZUR STRASSE	69
6.1.3.	GLARUS: ANSCHLUSS AN ZÜRICH	71
<b>6.2.</b>	<b>WIRKUNGSKRAFT DER BEGEHREN: EINFÜHRUNG DER ZWEIJAHRESFAHRPLÄNE</b>	<b>72</b>
<b>7.</b>	<b>1976-1985: TAKTFAHRPLAN, BEWÄLTIGUNG DER KRISE</b>	<b>76</b>
<b>7.1.</b>	<b>MOBILITÄTSINTERESSEN ANHAND DER FAHRPLANBEGEHREN</b>	<b>77</b>
7.1.1.	TAKTFAHRPLAN	80
7.1.2.	AKTEURE HINTER DEN FAHRPLANBEGEHREN	85
<b>7.2.</b>	<b>WIRKUNGSKRAFT DER BEGEHREN: LEISTUNGS-AUFTRAG UND TAKTFAHRPLAN</b>	<b>87</b>
<b>8.</b>	<b>FAZIT</b>	<b>90</b>
<b>9.</b>	<b>VERZEICHNISSE</b>	<b>94</b>
<b>9.1.</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>94</b>
<b>9.2.</b>	<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>94</b>
<b>9.3.</b>	<b>TABELLENVERZEICHNIS</b>	<b>95</b>
<b>10.</b>	<b>BIBLIOGRAFIE</b>	<b>96</b>
<b>10.1.</b>	<b>QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>96</b>
10.1.1.	UNGEDRUCKTE QUELLEN	96
10.1.2.	GEDRUCKTE QUELLEN	99
10.1.3.	LITERATUR MIT QUELLENCHARAKTER	99
10.1.4.	ZEITUNGSARTIKEL	99
<b>10.2.</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>100</b>
<b>10.3.</b>	<b>INTERNET-RESSOURCEN</b>	<b>104</b>
<b>11.</b>	<b>ANHANG</b>	<b>105</b>

# 1. Einleitung

In der Schweiz verkehren heute auf dem gut 3'000 Kilometer langen Bahnnetz der SBB täglich rund 10'000 Züge und bringen fast eine Million Menschen an ihr Ziel.<sup>1</sup> Seit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 1902 lassen sich in Bezug auf den Fahrplan umfangreiche Entwicklungen ausmachen. 1902 verkehrten auf der Strecke Bern-Genf täglich vier Züge pro Richtung, heute sind es zwei Züge pro Stunde.

Damals wie heute sorgt der Fahrplan für die Koordination und den reibungslosen Ablauf des öffentlichen Verkehrs. Für zahlreiche Menschen war<sup>2</sup> er bestimmend für den Tagesablauf, denn er regelte die Fahrzeiten für den Arbeitsweg und beeinflusste die Ausgestaltung von Freizeitaktivitäten. Der Einfluss des Fahrplans griff jedoch noch weiter, denn auch Siedlungsstrukturen konnten dadurch tangiert werden. Waren Arbeits- und Wohnort schlecht oder gar nicht miteinander verbunden, konnte dies einen Wechsel des Wohn- oder Arbeitsortes nach sich ziehen. Diese Arbeit untersucht, ob und in welchem Mass die Bevölkerung die extensiven Entwicklungen, welche das Fahrplanangebot im Laufe der Zeit erfuhr, mitgestalten konnte.

Für diese Untersuchung werden die Fahrplanbegehren von 1929-1985 ausgewertet. Dabei handelt es sich um Änderungsvorschläge für die Ausgestaltung des jeweils nächsten Fahrplans. Im Zuge der Fahrplangestaltung waren die Kantone dazu verpflichtet, einen Entwurf des kommenden Fahrplans öffentlich aufzulegen. Die Bevölkerung konnte innerhalb einer vorgegebenen Frist allfällige Änderungswünsche beim Kanton anbringen. Die Verantwortlichen im Kanton liessen diese Begehren dann der SBB zukommen, die gesetzlich dazu verpflichtet waren – und es übrigens heute auch noch sind – die Änderungsvorschläge zu prüfen. Die Fahrplanbegehren waren also ein politisches Instrument, welches der Bevölkerung eine Partizipation im öffentlichen Verkehr ermöglichte. Diese Mitgestaltungsmöglichkeit war eine Eigenheit der Schweiz, denn in keinem anderen europäischen Land war es der Bevölkerung möglich, auf den Fahrplan einen solchen Einfluss zu nehmen.<sup>3</sup> Die Begehren zeigten zudem auf, welche Mobilitätsbedürfnisse in den unterschiedlichen Regionen zu den verschiedenen Zeiten vorherrschten. Auch diesem Aspekt wird in der Arbeit Rechnung getragen.

Ein Blick auf die jüngeren Forschungen zur Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte zeigt, dass Fahrplanbegehren dabei kaum Beachtung gefunden haben. Gerade in den mittlerweile doch zahlreichen Abhandlungen zur Geschichte der SBB, die sich oftmals auch zur Krisenbewältigung der SBB äussern, finden solche Begehren keine Erwähnung.

Mit dieser Arbeit werden zwei Ziele verfolgt: Erstens wird in einer bottom-up Perspektive untersucht, ob eine Einflussnahme der Bevölkerung auf die Entwicklung des Fahrplans festzustellen war. Die ausschliessliche Einnahme einer solchen bottom-up Sicht greift jedoch zu kurz. Auch die top-down Perspektive aus der Sicht der SBB muss gemäss dem Ursache-Wirkung-Prinzip in die Untersuchung miteinbezogen werden, um ein Gesamtbild zu generieren. Zweitens leistet die Arbeit einen Beitrag zur Erfassung von Mobilitätsinteressen und Bedürfnissen in der Bevölkerung in Bezug auf den öffentlichen Schienenverkehr. Für die untersuchten Kantone Aargau, Basel-Stadt und Glarus weist die Arbeit einen explorativen Charakter auf.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. SBB AG 2015: 5, 15, 31.

<sup>2</sup> Grundsätzlich wird diese Arbeit im Präteritum verfasst. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass bestimmte Gegebenheiten auch heute noch Geltung haben. Allfälligen Veränderungen, respektive Stetigkeiten gegenüber heute wird nicht Rechnung getragen.

<sup>3</sup> Vgl. Böhme, Schiefelbusch, Bodensteiner 2009: 139.

<sup>4</sup> Auf die Auswahl der Kantone wird unter Kapitel 1.2. eingegangen.

## 1.1. Erkenntnisleitende Fragestellung

Auf der Basis der vorhandenen Quellenbestände ergeben sich zwei primäre Forschungsgegenstände. Auf der einen Seite handelt es sich um die Forderungen, sprich die Begehren der Kantone an die SBB. Auf der anderen Seite sind es die jeweiligen Antworten der SBB an die Kantone. Die Synthese dieser beiden primären Forschungsgegenstände soll es möglich machen, Fragen zu beantworten: Konnte die Bevölkerung über die Fahrplanbegehren auf die Entwicklung des Fahrplanangebots Einfluss nehmen? In welchem Ausmass war eine Mitwirkung der Bevölkerung bei der Fahrplanentwicklung möglich? Mit diesen zwei Hauptfragen sollen die partizipativen Möglichkeiten der Bevölkerung überprüft werden.

In einem ersten Schritt gilt es, nach den Wünschen, Bedürfnissen und Interessen seitens der Bevölkerung zu fragen. Da sich die Arbeit sowohl auf unterschiedliche Untersuchungszeiten, wie auch auf unterschiedliche Untersuchungsorte bezieht, stellt sich eine weitere Frage: Inwiefern haben sich die Mobilitätsinteressen im Laufe der Zeit verändert, und lassen sich dabei regionale Unterschiede ausmachen? Damit eng in Verbindung steht auch die Frage, ob sich gesellschaftliche Veränderungen ebenfalls in den Fahrplanbegehren bemerkbar machten. Diese beiden Fragen sollen helfen, die Ausbreitung von Mobilität im öffentlichen Schienenverkehr zu erfassen.

Ebenfalls zu beantworten ist die Frage nach dem Umgang der SBB mit den Fahrplanbegehren. Welche Rolle spielten die Fahrplanbegehren bei der Fahrplangestaltung der SBB? Die SBB durchliefen in den untersuchten Jahren unterschiedlich erfolgreiche wirtschaftliche Zeiten, deswegen soll zusätzlich das Augenmerk darauf gelegt werden, wie sich Wirtschaftlichkeit und Struktur der SBB auf den Prozess der Fahrplangestaltung und die Bedeutung der Begehren auswirkte.

## 1.2. Eingrenzung des Themas

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf den Schweizerischen Bundesbahnen. Dies geschieht aus zwei Gründen. Erstens entsprang diese Arbeit einer Kooperation mit SBB Historic und folglich standen nur die archivierten Fahrplanbegehren der SBB für die Untersuchung zur Verfügung, die Erforschung von zusätzlichen Mobilitätsinteressen anhand von Privatbahnen hätte den Rechercheaufwand drastisch erhöht. Zweitens können Partizipationsmöglichkeiten von unterschiedlichen Regionen der Schweiz miteinander verglichen werden. Kaum eine Privatbahn bedient, anders als die SBB, sowohl regionale als auch nationale Interessen.

Eine weitere Einschränkung geschieht hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Dimension der Untersuchung. Räumlich beschränkt sich die Arbeit auf die drei Kantone Aargau, Basel-Stadt und Glarus. Dies ermöglicht einen Vergleich zwischen Kantonen mit unterschiedlicher Grösse, Einwohnerzahl, Siedlungsstruktur und Bahninfrastruktur.<sup>5</sup>

Als Beispielkanton des Mittellandes wird der Aargau ausgewählt. Schon damals verfügte der Kanton über ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz, über viele dezentral lebende Einwohner und über einen vergleichsweise hohen Industrieanteil. Der Kanton liegt zudem zwischen den grossen und bedeutenden Schweizer Städten Zürich, Basel und Bern. Durch das Kantonsgebiet führten also bereits damals besonders wichtige, direkte Verbindungslinien, welche eine schnelle Fahrt zwischen den Städten ermöglichen sollten. Dabei lief der Kanton Aargau in Gefahr, für den nationalen Eisenbahnverkehr die Bedeutung eines ‚Durchfahrtskantons‘ zu erhalten.

Der Kanton Basel-Stadt wird als Beispiel für eine Metropolregion ausgewählt. Die bevölkerungsreiche Stadt Basel war für viele Menschen Wohnort, und gleichzeitig war sie auch Arbeitsort für zahlreiche Menschen aus der umliegenden Region. Es existierten dafür keine innerkantonalen Strecken. Basel war zudem ein wichtiger Knotenpunkt für den internationalen Zugverkehr. Allerdings boten

---

<sup>5</sup> Vgl. Stählin 2015 (e-HLS).



sich auch in Basel Möglichkeiten für allfällige Reibungspunkte. In der Schweiz war die Strecke von St. Gallen nach Genf, also der Ost-West-Verkehr, am bedeutendsten, und in Basel hegte sich die Befürchtung, dass der Kanton aufgrund seiner Lage abseits dieser Achse bei der Verkehrsentwicklung benachteiligt würde.<sup>6</sup>

Die Hauptmerkmale des dritten Kantons waren wenige Einwohner und eine ländliche, abgelegene Eisenbahnstrecke. Dafür bot sich der Kanton Glarus als Vergleichsgrösse an. Oftmals wurden abgechiedene Gebiete eher von privaten Bahnunternehmen erschlossen, in Glarus hingegen waren es die SBB. Zudem war die dortige Strecke nur von regionalem Charakter, anders als die für den Transitverkehr wichtige Gotthardstrecke im etwa gleich grossen Kanton Uri. Glarus verfügte zwar über bedeutende Industriegebiete und hatte deswegen für den Güterverkehr eine beachtliche Bedeutung, gleichzeitig führte die SBB-Strecke auch in das wenig besiedelte Linthal. Die geringen Einwohnerzahlen hatten Auswirkungen auf die Rentabilität von abgelegenen Verbindungen und führten zu Reibungspunkten.

Zeitlich umfasst die Untersuchung die Jahre 1929-1985, wobei der ganze Untersuchungszeitraum in vier Zeitabschnitte aufgeteilt wurde. Der Beginn des Untersuchungszeitraums wurde aufgrund der Quellenlage gewählt. Die ältesten archivierten Begehren bei den SBB stammen aus dem Jahr 1929. Die Auswahl der vier Zeitabschnitte wird in den jeweiligen Kapiteln genauer erläutert. Im Jahr 1982 wurde der Taktfahrplan eingeführt, was grundlegende Veränderungen im Fahrplanwesen mit sich brachte, auf welche im Laufe der Arbeit noch genauer eingegangen wird. Die Untersuchung bezieht die erste Fahrplanperiode unter dem Taktfahrplan in die Analyse der Fahrplanbegehren mit ein, um mögliche Veränderungen festzustellen.

Einigen interessanten Subthemen kann aufgrund des Schwerpunktes der Arbeit nur am Rande Rechnung getragen werden. So werden Aspekte wie der Konflikt zwischen Schiene und Strasse<sup>7</sup> in den Unterkapiteln lediglich kurz gestreift. Auf eine genaue Darstellung bzw. Gegenüberstellung der in den oben beschriebenen Prozessen involvierten Akteure wird aufgrund fehlender Angaben in den Quellen verzichtet.<sup>8</sup> Vollständig verzichtet wurde auf die Analyse der politischen und behördlichen Vorgänge im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung in den jeweiligen Kantonen. Dadurch kann leider nicht nachvollzogen werden, welche Interessen sich wie stark an der Partizipation im öffentlichen Verkehr beteiligten.

### 1.3. Quellenlage

Die vorliegende Arbeit basiert primär auf den archivierten Akten zu den kantonalen Fahrplanbegehren im SBB Archiv in Windisch. Für die Rekonstruktion der Mobilitätsinteressen und der Wirksamkeit der Begehren stützt sich die Arbeit hauptsächlich auf die brieflich eingereichten Begehren der Kantone sowie auf die von der Generaldirektion (GD) der SBB verfassten Antwortschreiben. Grundsätzlich kann von einer guten Quellenlage gesprochen werden. Allerdings stammen die Quellen aus unterschiedlichen Provenienzen, was das Zusammentragen erheblich erschwert hat. Zudem weist der Quellenbestand sowohl zwischen den betrachteten Kantonen als auch über den Untersuchungszeitraum hinweg mengenmässige Unterschiede und auch Lücken auf. Von 1929-1944 sind nur die von der GD archivierten Antwortschreiben vorhanden. Deswegen können die Mobilitätsinteressen jener Zeit lediglich indirekt abgeleitet werden. Das Jahr 1945 beinhaltet auch die Begehren der Kantone, die Folgejahre bis und mit 1948 fehlen jedoch vollständig.<sup>9</sup> Von 1949 bis 1985 sind die archivierten Fahrplanbegehren der Kreisverwaltung II, welche für die Kantone Aargau und Basel-Stadt verant-

---

<sup>6</sup> Fahrplanbegehren Kanton Basel-Stadt, 14.04.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03: 2.

<sup>7</sup> Vgl. Kapitel 6.2.1.

<sup>8</sup> Vgl. Kapitel 7.1.2.

<sup>9</sup> Im Kanton Glarus ist das Jahr 1946 noch vorhanden. Es gibt in den Quellen keine Hinweise, dass in diesen Jahren die Fahrplanvernehmlassung ausgesetzt wurde.

wortlich war, vorhanden. Dieses Quellenkorpus beinhaltet auch einzelne Briefe und allfällige Rekurs-Entscheide des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements (EPED).<sup>10</sup> Bedauerlicherweise fehlen diese Akten für die Kreisverwaltung III, in welcher der Kanton Glarus lag. Hier müssen die Antwortschreiben der GD für die Analyse ausreichen. Das Herausarbeiten der Mobilitätsinteressen aus den Analysen, in denen die Begehren selbst nicht vorhanden waren, kann nur indirekt erfolgen und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die teilweise ausführlichen Antworten der SBB lassen aber oft auf die Intention der Interessenten schliessen und ermöglichen so Rückschlüsse auf die in einem Kanton herrschenden Mobilitätsinteressen. Diese Erkenntnisse erweiterten die Mobilitätsgeschichte um die Perspektive der Änderungswünsche an den öffentlichen Verkehr.

Die vorliegenden Quellenbestände ermöglichen eine zeitlich fast durchgehende Analyse der Begehren. Eine Aufschlüsselung der Akteure, welche die Begehren bei den Kantonen stellten, kann jedoch erst mit den Aktenbeständen ab 1970 geleistet werden. Damals änderte die GD das Archivierungskonzept grundlegend. Ab diesem Zeitpunkt wurden alle Unterlagen, welche in Zusammenhang mit der Fahrplangestaltung und den Fahrplanbegehren standen, aufbewahrt. Somit stehen diverse weitere Quellentypen zu Verfügung, wie beispielsweise Briefe von Privatpersonen, Konferenzprotokolle, Studien, Unterschriftenlisten und Pressemitteilungen. Dank der zahlreichen Briefe und Sitzungsprotokolle, kann für die betrachteten Kantone festgestellt werden, wer sich für Anpassungen am Fahrplan stark machte. Dieser Aspekt wird entsprechend im Unterkapitel zu diesem Zeitabschnitt erläutert. Die Quellen lassen vorher nur in einzelnen Fällen erkennen, welche Interessensgruppen hinter den Begehren standen.<sup>11</sup> Ansonsten fand der Briefwechsel zwischen den Regierungsvertretern der Kantone und den Fahrplanverantwortlichen der SBB statt.

Neben den Quellenbeständen zu den Fahrplanbegehren baut die Arbeit noch auf weiteren Quellenbeständen der SBB auf. Es handelt sich dabei um Berichte zum Fahrplanentwurf von 1921-1939, Protokolle zur Fahrplanbesprechung zwischen den Betriebsabteilungen der GD und den verschiedenen Kreisverwaltungen von 1965-1974 und Protokollen des inoffiziellen Nachfolgergremiums, der Betriebschefkonferenz von 1976-1983.<sup>12</sup> Mithilfe dieser Unterlagen können Wirkungen und Impulse auf die Fahrplangestaltung ausgearbeitet werden. Es kann hier von einem sekundären Forschungsgegenstand gesprochen werden. Auf der Basis dieser Akten wurde der Versuch unternommen, die Wirksamkeit der Begehren zu bestimmen.

Um den Ursprung der Fahrplanbegehren zurückverfolgen zu können, wurden die gesetzlichen Grundlagen der Fahrplangestaltung aus dem Bundesarchiv Bern (BAR) und den Amtlichen Schriften hinzugezogen. Vereinzelt werden auch Zeitungsartikel, welche den Fahrplan thematisieren, in die Untersuchung aufgenommen.

## 1.4. Forschungsstand

Die Literatur zur Eisenbahngeschichte und zu den SBB im Speziellen ist vielfältig und mitunter nur mehr schwer zu überblicken. Ältere Abhandlungen wurden oftmals von bahninteressierten Laien geschrieben und lassen einen kritischen Blick auf das Geschehene eher vermissen. In der Schweiz setzen sich Historikerinnen und Historiker schon seit den späten 1940er Jahren und vermehrt seit den 1980er Jahren<sup>13</sup> mit der Eisenbahn und den SBB auseinander. Die Bedeutung des Fahrplans nimmt dabei oft eine untergeordnete Rolle ein, die der Fahrplanbegehren fehlt sogar weitgehend,

---

<sup>10</sup> Das entsprechende Departement hiess bis 1963 Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement, ab 1963 Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) und seit 1998 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Vgl. Überwasser 2011 (e-HLS).

<sup>11</sup> Eine Ausnahme war der Kanton Aargau, der schon ab 1949 zu jedem Begehren die Gesuchsteller angab.

<sup>12</sup> Dieser Aktenbestand ist noch nicht erschlossen, aber unter der Ablieferung 2006/01: Protokolle BC Konferenz 1976-1983 zugänglich.

<sup>13</sup> Vgl. etwa Bairoch 1989.

wobei dies bei vielen Autorinnen und Autoren durch ihren Forschungszugang erklärbar ist. Nachfolgend werden einige wichtige Werke zur Schweizer Eisenbahngeschichte aufgeführt, die für die vorliegende Arbeit von Bedeutung sind, um das Gerüst hinsichtlich der wirtschaftlichen und politischen Lage der SBB in der jeweiligen Zeit zu erstellen.

Eines der ersten Werke stellt die Festschrift zum hundertjährigen Jubiläum der Eisenbahn in der Schweiz dar.<sup>14</sup> Das Werk bezieht sich auf die Frühphase der Eisenbahn und schenkt der Infrastruktur besondere Aufmerksamkeit. Zwei weitere Überblickswerke erschienen pünktlich zum 150-jährigen Jubiläum. Schwabes „3x50 Jahre“<sup>15</sup> und die von Heinz von Arx herausgegebene „Bahnsaga Schweiz“<sup>16</sup> bieten einen guten Überblick über die Unternehmensgeschichte der SBB. Die populärwissenschaftlichen Werke bieten eine Fülle an Informationen, die für die Einschätzung der wirtschaftlichen und politischen Lage der SBB im jeweilig untersuchten Zeitabschnitt hilfreich waren. Da diese Studie verschiedentlich auch regionale Begebenheiten beleuchtet, halfen die auf einzelne Bahnstrecken fokussierten Werke von Hans Wägli und Hans-Peter Bützer.<sup>17</sup>

Neben diesen vor allem auf Zahlenwerte fokussierten von Bahnfreunden geschriebenen Werken finden sich auch Abhandlungen von Historikerinnen und Historiker. Ein beliebtes Forschungsfeld ist dabei die verkehrspolitische Auseinandersetzung mit der Eisenbahn.

Die Arbeit von Thomas Frey und Lukas Vogel<sup>18</sup> untersuchte die Auswirkungen der Eisenbahn auf die Wirtschafts- und Raumstruktur in der Schweiz von 1870-1910, mit dem Schluss, dass die Zentren gegenüber der Peripherie bevorzugt wurden. Damit wurde eine zentrale Thematik in den Auseinandersetzungen der Fahrplanbegehren aufgegriffen, nämlich die Interessen der Metropolen gegenüber denen der Peripherie. Das Buch von Felix Buchli beleuchtete aus einer finanziellen und finanzpolitischen Sicht die Situation in den Jahren 1920 bis 1945 und deckt sich somit mit dem Beginn der Untersuchungsperiode der vorliegenden Arbeit. Er führte mehrstufige Gründe ins Feld, die zur finanziellen Krise der SBB führten, darunter unausgewogene Kapitalstruktur und der Wegfall des Transportmonopols aufgrund der Konkurrenz durch die Strasse.<sup>19</sup> Er benannte die Öffentlichkeitsarbeit als eine SBB-interne Massnahme zur Bewältigung der Krise, ging aber nicht auf den Austausch mit der Bevölkerung über die Fahrplanbegehren ein.<sup>20</sup> Für die Zeit des Zweiten Weltkriegs muss zuerst das Werk „Schweizer Bahnen unter Fahnen“ von Paul Winter genannt werden, das die Rolle der Eisenbahn für den Militärdienst beleuchtet. Auf lediglich fünf Seiten beschrieb er dabei die Abwicklung des Zivilverkehrs während des Krieges und stellte fest, dass die Transportaufträge für das Militär nur zu wenigen Einschränkungen im Fahrplan führten.<sup>21</sup> Didier Burgener untersuchte in seiner Masterarbeit den Mobilitätsanstieg während des Zweiten Weltkrieges. Er sah in der gesteigerten Freizeit und im Wochenendverkehr den Hauptgrund für diese Entwicklung.<sup>22</sup> Ein weiterer Beitrag zur Eisenbahngeschichte im Zweiten Weltkrieg, ist der Aufsatz von Gilles Forster. Dieser beleuchtete die Rolle der SBB im internationalen Gütertransitverkehr und wies dabei auf die finanziellen Gewinne der SBB hin.<sup>23</sup>

Daniel Beck<sup>24</sup> und Michael Gerber<sup>25</sup> setzten sich mit der Kommunikationsarbeit der SBB auseinander. Beck widmete sich den Massnahmen der SBB in Bezug auf die Konkurrenz durch die Strasse nach dem Zweiten Weltkrieg und Gerber legte seinen Fokus auf die Öffentlichkeitsarbeit von 1920 bis

---

<sup>14</sup> Vgl. Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement 1947-1963.

<sup>15</sup> Vgl. Schwabe, Amstein 1997.

<sup>16</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996.

<sup>17</sup> Vgl. Wägli 1998; Bützer, Jeker 1980.

<sup>18</sup> Vgl. Frey, Vogel 1997.

<sup>19</sup> Vgl. Buchli 2006: 219.

<sup>20</sup> Vgl. ebd.: 103.

<sup>21</sup> Vgl. Winter 1988: 87-91.

<sup>22</sup> Vgl. Burgener 2012.

<sup>23</sup> Vgl. Forster 2014.

<sup>24</sup> Vgl. Beck 1999.

<sup>25</sup> Vgl. Gerber 1997.

1965. In beiden Arbeiten lässt sich jedoch nirgends ein Bezug auf die Fahrplanbegehren ausmachen, dies obwohl die SBB sehr stark mit der Bevölkerung kommuniziert hatten.

Die umfassendsten Beiträge zur Schweizer Eisenbahngeschichte wurden mit neueren Arbeiten geleistet. Den Anfang machte Gisela Hürlimann mit ihrer Dissertation über die Ausbreitung technologischer Innovationen wie Hochgeschwindigkeit, Automatisierung und Computerisierung vor dem Hintergrund der Krise der Eisenbahn in den 1970er Jahren.<sup>26</sup> In zwei weiteren Aufsätzen ging sie noch vermehrt auf die Krisenjahre der SBB ein und erweiterte ihren Blickwinkel einerseits auf verkehrspolitische<sup>27</sup> und andererseits auf unternehmensgeschichtliche Aspekte.<sup>28</sup> Dabei kam sie zum Schluss, dass Innovationen einen starken Anteil an der Bewältigung der Krise hatten. Jonas Steinmann machte ebenfalls eine Krisenanalyse für die Zeit ab dem Zweiten Weltkrieg. Er beleuchtete dabei aus einer betriebswirtschaftlichen und finanzpolitischen Sicht das Vorgehen der staatlichen Behörden und kam zum Schluss, dass die Politik die Krise der SBB mitverschuldet hatte, und dass erst mit einem klaren Leistungsauftrag an die SBB im Jahr 1982 eine Lösung gefunden wurde.<sup>29</sup> Diese Dissertationen bieten detaillierte Ergebnisse zur Geschichte der Eisenbahn, nehmen dabei aber stets eine top-down Perspektive ein. André Kirchhofer merkte dazu an: „Ganz grundsätzlich kümmert sich die Forschung mehr auf das Angebot an Service Public und Produkten als um die Nachfrage durch Eisenbahnbenutzer“.<sup>30</sup> Selber trug er in seiner Dissertation wenig dazu bei, diesen Sachverhalt zu ändern. Hingegen schloss er eine grosse Lücke, was die Regulierung des Schienenverkehrs durch den Staat betraf. Dies gelang ihm anhand der Analyse des gesetzlich diktierten „gemeinwirtschaftlichen“ Auftrages der Eisenbahnunternehmen. Für den Betrieb der SBB bedeutete dieser Auftrag, dass auch periphere, wenig frequentierte Gebiete bedient wurden. Die fehlende Konkretisierung von „Gemeinwirtschaftlichkeit“ führte aber dazu, dass die SBB und die Politik eigennützige Ziele verfolgen konnten.<sup>31</sup>

Dieser Forschungsstand zur Eisenbahngeschichte in der Schweiz macht deutlich, dass sich zahlreiche Personen auf unterschiedliche Art und Weise mit dem Thema auseinandergesetzt haben. Der Blick auf die Fahrplanbegehren fehlte dabei aber völlig, und auch das allgemeinere Thema Fahrplan fand bisher wenig Beachtung. Eine Ausnahme bildet da Gisela Hürlimann. In ihrem Aufsatz über die „Innovation Taktfahrplan“ machte sie eine Netzwerkanalyse der Akteure, die an dessen Einführung beteiligt waren. Mithilfe von Akten und Interviews konnte sie feststellen, dass der Taktfahrplan von einer kleinen Akteursgruppe initiiert wurde, die sich im Prozess gegen einige Kritiker behaupten mussten, aber schlussendlich relativ schnell gewichtige Befürworter in Schlüsselpositionen des Konzerns gewinnen konnten. Die Zustimmung wurde dadurch erreicht, dass sich die SBB in den 1970er Jahren in der Krise befand, und die Unternehmensführung sich durch die Innovation im Fahrplanwesen einen Ausweg aus der Krise erhoffte.<sup>32</sup>

Für die vorliegende Arbeit zur Fahrplanentwicklung braucht es einen Blick über die Grenze der historischen Forschung hinaus. Ebenfalls über den Taktfahrplan schrieb Roland Haudenschild in seiner Dissertation im Bereich der Wirtschaftswissenschaften. Als Grundlage seiner Forschung benutzte er eine eigene Definition von Fahrplan. Er sah den Fahrplan als reines Angebot der Transportunternehmen. Dabei behauptete er: „Leistungshöhen beruhen meistens auf Erfahrungswerten, und nicht auf Nachfrageprognosen.“<sup>33</sup> Diesem Befund gilt es aus drei Gründen zu widersprechen. Erstens gingen gerade die Fahrplanbegehren auf die Nachfrage ein. Zweitens betrieben die SBB ab 1965 auch Marktforschungen.<sup>34</sup> Drittens war der Fahrplan kein wirtschaftliches Verkaufsprodukt, denn Gesetze garantierten den Kantonen und damit der Bevölkerung ein gewisses Mitgestaltungsrecht. Aus seinen

---

<sup>26</sup> Vgl. Hürlimann 2007a.

<sup>27</sup> Vgl. Hürlimann 2011.

<sup>28</sup> Vgl. Hürlimann 2014.

<sup>29</sup> Vgl. Steinmann 2010a.

<sup>30</sup> Kirchhofer 2010: 42.

<sup>31</sup> Vgl. ebd.: 478.

<sup>32</sup> Vgl. Hürlimann 2007b: 254. Der Aufsatz findet sich auch als verkürzte Version in ihrer Dissertation.

<sup>33</sup> Haudenschild 1981: 14.

<sup>34</sup> Vgl. Aktenvermerk zur Fahrplanbesprechung, 02.06.1965; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_03.



Analysen schloss Haudenschild zudem, dass die Ausgaben zur Umsetzung weit höher lagen als die Schätzungen der SBB. Überdies prophezeite er einen geringeren Mehrertrag und stellte deswegen die Rentabilität des Taktfahrplans in Frage.<sup>35</sup> Da die Arbeit kurz vor Einführung des Taktfahrplans erschien, wurde sie auch von der damaligen SBB-Führung wahrgenommen. Nach einer Prüfung der Ergebnisse kam diese zum Schluss, „dass die von der SBB abweichende Beurteilung des NRK<sup>36</sup> durch Dr. Haudenschild im Kapitel 4. seiner Veröffentlichung ‚Taktfahrplan‘ vor allem auf Fehlinterpretationen (Anlastung von Kosten, die mit dem NRK in keinem Zusammenhang stehen) sowie auf falschen Annahmen bezüglich der vom NRK zusätzlich verursachten Kosten beruht.“<sup>37</sup> Im Nachhinein muss den SBB Recht gegeben werden, denn obwohl das Unternehmen nicht sofort in den Gewinnbereich kam, war die Einführung des Taktfahrplans für das Unternehmen längerfristig wertvoll und gewinnbringend.

Um Einschätzungen über die Bedeutung der Fahrplanbegehren zu erhalten, muss zumeist auf ältere Literatur zurückgegriffen werden. Damit einher geht das Problem, dass es sich einerseits um Fachliteratur, andererseits um Quellen handeln kann. In Bezug auf die Frage, welche Bedeutung den Fahrplanbegehren in der damaligen Zeit zukam, hat diese Fachliteratur Quellencharakter. So schrieb A. Metzger 1955 über das Verfahren der Fahrplangestaltung, wobei er das öffentliche Interesse durch die Eingabe von Fahrplanbegehren vertreten sah.<sup>38</sup> Alfred Gutersohn beschrieb die Rolle der Fahrplanbegehren etwas genauer und sah dabei die Problematik der Fahrplangestaltung in den diametralen Interessen, die von den Gesuchstellern<sup>39</sup> ausgingen. Diese reichten die Begehren zusammenhanglos und ohne Bedacht auf Dritte, was die Einflussnahme auf die Fahrplanentwicklung blockierte. Für ihn sorgten aber auch die SBB mit ihrem Vorgehen dafür, dass die Wirksamkeit der Begehren vermindert wurde. Für abgelehnte Begehren machten sie möglichst komplizierte betriebstechnische Probleme geltend, die kaum zu widerlegen waren.<sup>40</sup> Willy Spörri nahm in seiner Dissertation eine Zwischenposition ein. Einerseits wies er darauf hin, dass der Fahrplan nicht nach rein ökonomischen Gesichtspunkten aufgestellt wurde, weil die Bevölkerung mit den zahlreichen Eingaben die Fahrplanentwicklung beeinflussen konnte. Er erkannte aber auch an, dass aufgrund der lokalen Interessen viele Begehren nicht umsetzbar waren.<sup>41</sup>

Die einzige neuere Einschätzung zur Wirksamkeit von Fahrplanbegehren erfolgt in dem von Martin Schiefelbusch und Hans-Liudger Dienel herausgegebenen Sammelband „Public Transport and its Users.“<sup>42</sup> Seine Ausführungen sind im Kapitel theoretische und methodische Einbettung zu finden.

Der Versuch, Mobilität nicht nur anhand eines Verkehrsmittels darzustellen, wurde bisher noch nicht oft unternommen. Es existieren eine Monografie von Christoph Maria Merki<sup>43</sup> sowie zwei Sammelbände, die verschiedene Aufsätze beinhalten, die sich mit den unterschiedlichsten Formen von Verkehr und Mobilität befassen. Beim ersten Sammelband handelt es sich um das Werk „Verkehrsgeschichte“<sup>44</sup>, herausgegeben von Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot, Christoph Maria Merki und Rainer Schwinges und beim zweiten um die „Histoire des transports et de la mobilité“<sup>45</sup> von Gérard Duc, Olivier Perroux, François Walter und ebenfalls Hans-Ulrich Schiedt. Diese vorliegende

---

<sup>35</sup> Vgl. Haudenschild 1981: 260-262.

<sup>36</sup> NRK steht für ‚Neues Reisezugskonzept‘, welches mit der Einführung des Taktfahrplans das Angebot im Personenverkehr verbessern sollte.

<sup>37</sup> Protokoll der 204. Betriebschef-Konferenz, 19.06.1982; SBB Archiv Ablieferung 2006/01.

<sup>38</sup> Vgl. Metzger 1955: 617-618.

<sup>39</sup> In Bezug auf jegliche Akteure, die an der Fahrplangestaltung beteiligt waren, wird die männliche Form verwendet, sie umfasst aber beide Geschlechter, sofern nichts anderes angegeben. Dabei ist noch zu vermerken, dass fast ausschliesslich Männer involviert waren.

<sup>40</sup> Vgl. Gutersohn 1940: 119-120.

<sup>41</sup> Vgl. Spörri 1941: 147-148.

<sup>42</sup> Vgl. Schiefelbusch, Dienel 2009 sowie die Ausführungen in Kapitel 1.3.

<sup>43</sup> Vgl. Merki 2008.

<sup>44</sup> Vgl. Schiedt et al. 2010.

<sup>45</sup> Vgl. Duc et al. 2014.

Arbeit orientiert sich lediglich an den Beiträgen zur Eisenbahngeschichte in diesen Sammelbänden, obwohl zahlreiche andere Formen von Mobilität beschrieben wurden.

## 1.5. Theoretische und methodische Einbettung

### 1.5.1. Theoretischer Ansatz

Da sich die historische Forschung bisher nur am Rande mit dem Thema der Fahrplanbegehren auseinandergesetzt hat, wird hier der Versuch unternommen, eine Theorie aus einer Nachbardisziplin heranzuziehen. Einen Versuch, die Fahrplanbegehren auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, haben der Verkehrsplaner und Geograf Martin Schiefelbusch und Liudger Dienel in dem von ihm herausgegebenen Buch „Public Transport and its Users. The Passenger's Perspective in Planning and Customer Care“ unternommen.<sup>46</sup> Dazu verwendete er ein Modell, das die öffentliche Partizipation an der Projektplanung im öffentlichen Verkehr nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert und bewertet. Die Gesichtspunkte wurden von Christian Bodensteiner und Nancy Neugebauer beschrieben,<sup>47</sup> beziehen sich aber vor allem auf Bauprojekte des öffentlichen Verkehrs und können so nicht eins-zu-eins für das Fahrplanverfahren übernommen werden. Der erste Punkt klärt die Frage, ob es sich um eine passive oder um eine aktive Form der Partizipation handelt.<sup>48</sup> Es wird dabei auf die „participation pyramid“ von Derick Brinkerhoff und Arthur Goldsmith zurückgegriffen. Das unterste Element der Pyramide, und somit die passivste Stufe, ist „Information Sharing“, gefolgt von „Consultation“, „Collaboration“, „Shared Decisionmaking“ und als aktivste Stufe „Empowerment“.<sup>49</sup>

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Klärung der Ziele, die der Staat, oder hier die SBB, mit der Partizipation verfolgten. Mögliche Ziele waren der Gewinn von zusätzlichen Informationen oder Hinweise der Bevölkerung auf lokale Probleme und Interessen. Beide Ziele sollten dazu führen, dass Planungsfehler frühzeitig vermieden werden. Zudem ergaben sich Hinweise allfällige Widerstände in der Bevölkerung. Gleichzeitig diente das frühzeitige Miteinbeziehen aller Interessensgruppen der Absicht, einer späteren konfliktreichen Opposition vorzubeugen und eine bessere Legitimation des Projekts zu erreichen.<sup>50</sup> Diesen Punkten definierten den Partizipationsprozess.

Für eine erfolgreiche Partizipation mussten gewisse Qualitätskriterien erfüllt sein. Besonders wichtig war eine frühzeitige Partizipation. Zu einem frühen Zeitpunkt konnten signifikantere Änderungen vorgenommen werden, was in einem fortgeschrittenen Planungsprozess nicht oder nur mit grossen Schwierigkeiten möglich gewesen wäre. Als weiteres Kriterium galt die Transparenz, die insbesondere für die Legitimation des partizipativen Prozesses wichtig war. Alle Akteure mussten über ihre Aufgaben und Kompetenzen von Beginn an informiert werden. Ebenfalls sollte die Partizipation umfassend sein, also alle wichtigen Aspekte der Planung beinhalten. Des Weiteren mussten die Resultate von Partizipationsprozessen in irgendeiner Weise implementiert werden, um der Legitimation solcher Prozesse nicht entgegenzuwirken. Das letzte Qualitätskriterium war, dass die Beteiligung in der Bevölkerung genügend gross war. Dabei ging es nicht nur um die Anzahl der Beteiligten. Wichtig war auch eine gute soziale Durchmischung, insbesondere sollte die Partizipation nicht nur von gut organisierten Verbänden ausgehen. Wenn diese Kriterien erfüllt waren, stand das Projekt weniger in der Kritik und das Risiko eines Scheiterns war dadurch geringer.<sup>51</sup>

Gleichzeitig wird im Buch auf häufig auftretende Probleme hingewiesen. Bei geringem Interesse oder der exklusiven Beteiligung von einzelnen organisierten Gruppen bestand die Gefahr, dass die

---

<sup>46</sup> Vgl. Schiefelbusch, Dienel 2009, darin besonders Böhme, Schiefelbusch, Bodensteiner 2009: 139-143.

<sup>47</sup> Vgl. Bodensteiner, Neugebauer 2009: 123-135.

<sup>48</sup> Vgl. ebd.: 125.

<sup>49</sup> Vgl. Brinkerhoff, Goldsmith 2000.

<sup>50</sup> Vgl. Bodensteiner, Neugebauer 2009: 127-128.

<sup>51</sup> Vgl. ebd.: 129-130.

Interessen kleiner Gruppen überwogen und sich nicht mit den Bedürfnissen der schweigende Mehrheit deckten, zudem verringerte sich die Legitimation des Prozesses. Oftmals fand die öffentliche Partizipation zu spät innerhalb der Planungsphase statt. Dies führte dazu, dass die Möglichkeit der Einflussnahme stark abnahm. Darüber hinaus wurden die Interessierten meist nur dann aktiv, wenn sie selbst negativ betroffen waren.<sup>52</sup>

Uwe Böhme, Martin Schiefelbusch und Christian Bodensteiner analysierten anhand dieser Vorgaben die Fahrplanvernehmlassung, allerdings lediglich für das Jahr 2004 im Kanton Thurgau.<sup>53</sup> Als negativ empfand er, dass die Öffentlichkeit nur bei wenigen Schritten der Fahrplangestaltung miteinbezogen wurde, und dass die Partizipation unter hohem Zeitdruck und zudem in einem späten Stadium stattfand. Dies habe dazu geführt, dass nur geringe Änderungen für den nächsten Fahrplan gemacht werden konnten. Dies war allerdings einem Grossteil der Interessierten nicht bewusst, was dazu führte, dass auch weitreichende Forderungen gestellt wurden. Er kommt zum Schluss, dass bei Negativentscheiden dadurch das Risiko bestand, dass die Bevölkerung solche Partizipationsmöglichkeiten als reine ‚Alibi-Übungen‘ wahrnahm, bei denen ihre Meinung keine Rolle spielte. Er verwies jedoch darauf, dass solche Forderungen von den Transportunternehmen für die übernächste Fahrplanperiode aufgegriffen wurden, was aber viele Interessierte nicht befriedigen konnte.<sup>54</sup>

Als positiv anerkannte er die grosse und breite Resonanz der Begehren.<sup>55</sup> Zudem sah er in der Veröffentlichung eine weitere Kontrolle des endgültigen Fahrplans. Gerade im öffentlichen Personennahverkehr, welcher ja oftmals an gesetzliche Auflagen gebunden war, konnte überprüft werden, ob der Fahrplan mit den Transportaufträgen übereinstimmte. Er sah die Fahrplanbegehren eher als weiteres Kontrollinstrument. Wenn sie als Mittel der Mitgestaltung dienen sollten, dann müsste die Partizipation früher ansetzen. Allerdings fügte er an, dass dies in einzelnen Kantonen zu diesem Zeitpunkt bereits der Fall war.<sup>56</sup> Dazu gibt es anzumerken, dass es den Kantonen bereits im Jahr 1971 möglich war, zwei Jahre im Voraus grundlegende Interessen einzugeben.<sup>57</sup>

Seine Analyse der Wirksamkeit des Prozesses anhand einiger Gesichtspunkte der Methode von Bodensteiner und Neugebauer greift für die Beantwortung der Fragestellung der vorliegenden Arbeit zu wenig weit. Es fehlten die Annahmequoten der Begehren. Die Frage der Implementierung wurde also gar nicht beantwortet. Zudem berücksichtigte seine Analyse nicht, dass der Fahrplan nicht jedes Jahr von Grund auf neu erstellt wird, sondern eine Weiterentwicklung des bestehenden Fahrplans ist. Bei einem einmaligen Projekt wie einem Bauvorhaben ändern sich örtliche Lage, Bauzeit und Finanzierung jedes Mal. Dies ist beim Fahrplan anders, denn die Gesuchsteller sind über die Thematik, die Probleme und ungefähre Ausgestaltung des Fahrplans informiert. So kann eine erfolgreiche Partizipation auch innerhalb eines kleineren Zeitfensters durchgeführt werden. Zudem kann nur ein Vergleich über mehrere Jahre Klarheit darüber bringen, ob eine Entwicklung des Fahrplans auf der Basis der Begehren möglich ist. Allerdings muss die Frage nach der Resonanz, welche Böhme, Schiefelbusch und Bodensteiner als positiv bewerteten, aufgrund dieses theoretischen Ansatzes kritischer betrachtet werden. Durch die komplexen und wiederkehrenden Probleme muss die Ausarbeitung von Begehren Spezialisten überlassen werden, was wiederum viele Interessierte von der Partizipation ausschliesst.

In dieser Arbeit wird die Wirksamkeit der Begehren anhand von drei Faktoren überprüft. Erstens wird für jeden untersuchten Zeitabschnitt eine Analyse der Annahme- und Ablehnungsquoten durchgeführt. Zweitens wird eruiert, wieviel Bedeutung die SBB den Begehren beimassen. Dies kann über Änderungen im Prozess der Fahrplangestaltung nachvollzogen werden. Drittens wird, sofern Hinwei-

---

<sup>52</sup> Vgl. ebd.: 130-131.

<sup>53</sup> Vgl. Böhme, Schiefelbusch, Bodensteiner 2009: 139.

<sup>54</sup> Vgl. ebd.: 140.

<sup>55</sup> Er bezifferte dies anhand der Zugriffszahlen auf der 2004 eingeführten Website für die Veröffentlichung des Fahrplanentwurfs.

<sup>56</sup> Vgl. Böhme, Schiefelbusch, Bodensteiner 2009: 142.

<sup>57</sup> Vgl. Fahrplanverordnung Art.5, 01.10.1970; BAR E4110B#1986/81#92.

se vorhanden sind, versucht nachzuvollziehen, ob sich langfristige Entwicklungen aufgrund der Fahrplanbegehren ergaben.

Der zweite Punkt, der in dieser Arbeit untersucht wird, sind die Mobilitätsinteressen, welche in den Begehren thematisiert werden. Grundsätzlich existieren verschiedene Definitionen und Kategorien von Mobilität. Aus Platzgründen wird auf eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Begriff verzichtet. Einige wichtige Punkte werden kurz ausgeführt. Es wird nicht von Verkehr gesprochen, weil damit nur die realisierte und sichtbare Mobilität gemeint ist. Der Begriff der Mobilität ist umfassender und schliesst grundsätzlich auch die potentielle Ausbreitung des Verkehrs mit ein. Darunter fallen auch Wünsche und Interessen, respektive die Zugangschancen der Bevölkerung zur Mobilität.<sup>58</sup> In den Begehren spielen gerade solche Interessen eine Rolle, deswegen passt der Begriff Mobilität wesentlich besser.

Mobilität kann in verschiedene Kategorien eingeteilt werden. Vincent Kaufmann unterschied vier Mobilitätstypen: Reisemobilität, Alltagsmobilität, residenzielle Mobilität und Migration.<sup>59</sup> Eine solche Unterscheidung ist für einen Fahrplan wenig sinnvoll, denn abgesehen von einem kleinen Anteil an Reisemobilität beziehen sich Fahrplanbegehren nur auf die Alltagsmobilität. Deshalb werden zwei eigene Kategorien verwendet. Es wird einerseits von berufsbedingter Mobilität oder Berufsmobilität gesprochen und andererseits von Freizeitmobilität. Erstere beinhaltet jegliche Mobilität, die mit dem Broterwerb in Zusammenhang steht. Darunter werden die Pendlermobilität und die Mobilität der Geschäftsreisenden, die längere Distanzen zu unregelmässigen Zeiten zurücklegen, subsumiert. Zur Freizeitmobilität gehört vor allem der gesamte Reiseverkehr, aber auch alltägliche Fahrten, die nicht mit der Arbeit zusammenhängen. Beispiele dafür sind der Besuch einer abendlichen Veranstaltung, das Einkaufen oder ein Spitalbesuch.

Eine weitere Unterscheidung erfolgt in Bezug auf die zurückgelegten Distanzen, auf die sich die Begehren beziehen. Dabei wird nicht mehr von Mobilität, sondern wieder von Verkehr gesprochen, weil die Begriffe Fernverkehr und Regionalverkehr für den Schienenverkehr gebräuchlich sind und dies nicht künstlich geändert werden muss. Allerdings ist eine klare Trennung der beiden Kategorien relativ schwierig. Es wird davon abgesehen, ab einer bestimmten Anzahl Kilometer oder einer genau definierten Fahrzeit von Fernverkehr zu sprechen. Dies insbesondere aus dem Grund, da die Begehren diese Informationen in den allermeisten Fällen nicht hergeben. Grundsätzlich wird die Destination als massgebend betrachtet. Verbindungen zwischen grossen Städten oder von ländlichen Gebieten über die nächste grosse Destination hinaus werden zum Fernverkehr gezählt. Dies entspricht etwa einer Fahrzeit von einer Stunde. Fahrten von ländlichen Gebieten in die nächste Stadt werden dem Regionalverkehr zugeordnet. Allerdings können auch Fahrzeiten von mehr als einer Stunde dem Regionalverkehr zugeordnet werden, wenn es sich um Verbindungen auf Nebenstrecken handelt, welche für die Ortschaften unterwegs ebenfalls von Bedeutung sind.

### 1.5.2. Methodischer Ansatz

Grundsätzlich basiert die Arbeit auf einen Methodenmix aus quantitativer Analyse und historisch-hermeneutischer Methode. Dies gilt sowohl für die Analyse der Wirksamkeit der Begehren als partizipatives Mittel der Bevölkerung in der Fahrplanentwicklung als auch für die Untersuchung der Mobilitätsinteressen. Um eine systematische Auswertung der Fahrplanbegehren zu ermöglichen, empfiehlt sich zunächst eine quantitative Herangehensweise. Die Arbeit beschränkt sich auf nominale Daten, also auf Daten ohne natürliche Ordnung. Das Fehlen von Zusammenhängen zwischen den unterschiedlichen Daten lässt keine korrelierenden Analysen zu. Dadurch beschränkt sich diese Arbeit auf eine deskriptive Analyse. Erst durch ein eigenes Kategoriensystem können nominale Daten

---

<sup>58</sup> Vgl. Sheller, Urry 2006: 207-226.

<sup>59</sup> Vgl. Kaufmann 2009: 44.



dargestellt werden.<sup>60</sup> Bezogen auf alle Begehren, die an die SBB gestellt wurden, wird lediglich eine Stichprobe untersucht. Die Stichprobe besteht aus den Begehren von 1929-1985 der Kantone Aargau, Basel-Stadt und Glarus. Für eine regionalgeschichtliche Betrachtungsweise der drei Kantone entspricht die Analyse jedoch der gesamten Population, sprich allen existierenden Beobachtungen.<sup>61</sup> Da Daten aus drei verschiedenen Kantonen untersucht werden, erfolgt die Analyse anhand eines Querschnitts (cross-section). Da die Querschnitte aber auch anhand der Zeitachse (time series) untersucht werden, ergibt sich aus der Kombination der beiden Vergleichsarten (pooling) ein Panel-datensatz.<sup>62</sup>

In einem ersten Schritt wird die Anzahl der eingereichten Begehren für die drei Kantone pro Jahr berechnet. Diese Berechnung lieferte dann die Stichprobengrösse (n) für die weiterführenden Analysen. Für die Untersuchung werden die Begehren aufgrund ihrer Forderungen an die SBB in Kategorien eingeteilt. Die Begehren lassen sich in drei Hauptkategorien einteilen: „Mehrleistung“, „Koordination des bestehenden Fahrplanangebots“ und „Sonstiges“. Eine Koordination kann eine Entwicklung in verschiedene Richtungen bedeuten. Deswegen ist es sinnvoll diese Kategorie in drei weitere Unterkategorien einzuteilen. Erstens das Einlegen von zusätzlichen Halten, zweitens die Änderung der zeitlichen Lage der Verbindung und drittens die Forderung nach schnelleren Verbindungen.

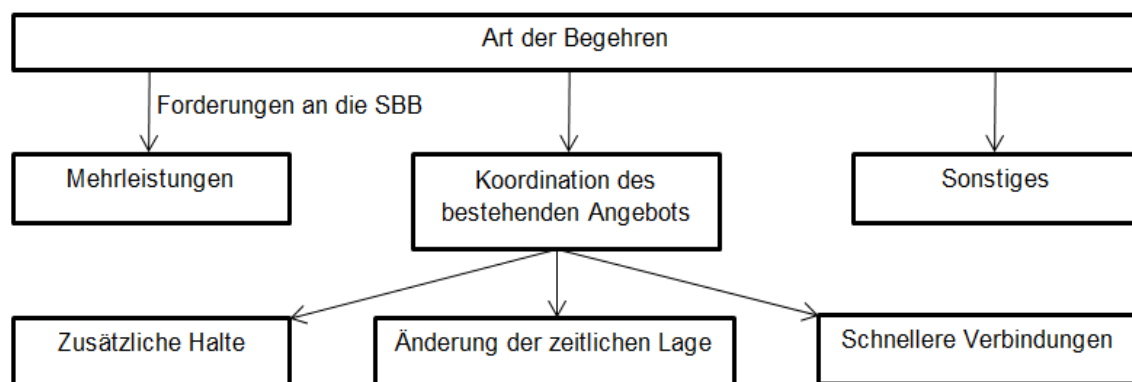


Abb. 1: Kategorien der Begehren. Eigene Darstellung.

Für ein besseres Verständnis wird kurz auf die Art der Begehren hingewiesen, welche innerhalb der Kategorien vorkamen.

Forderungen nach Mehrleistungen kamen grundsätzlich in zwei verschiedenen Formen vor. Erstens wurden neue, zusätzliche Verbindungen gefordert, und zweitens wurde verlangt, dass bestehende Verbindungen um eine oder mehrere Haltestellen verlängert werden.

Die Koordination des Angebots wies unterschiedliche Entwicklungsrichtungen auf, forderte aber keinen grundsätzlichen Ausbau des Fahrplans. Die Forderung nach zusätzlichen Haltestellen wurde direkt gestellt. Hier wurden also nicht mehrere Arten von Begehren zusammengefasst. Dies verhielt sich in Bezug auf die Änderung der zeitlichen Lage anders. Einerseits wurde verlangt, dass einzelne Züge früher oder später geführt werden sollten, oder es wurde vorgeschlagen, dass eine Verbindung unter der Woche in der gleichen zeitlichen Lage verkehrte wie am Wochenende. Der Forderung nach schnelleren Verbindungen konnte auf zwei Arten Rechnung getragen werden: Durch eine schnellere Fahrgeschwindigkeit oder durch das Kürzen oder Aufheben von Zwischenhalten.

Unter „Sonstiges“ fallen Begehren, die nur indirekt mit dem Fahrplanangebot in Verbindung standen. Es handelte sich insbesondere um Veränderungen im Kursbuch (Ergänzungen von Anschlüssen,

<sup>60</sup> Vgl. Feinstein, Thomas 2002: 7-8.

<sup>61</sup> Vgl. ebd.: 10-11. Eine Ausnahme bildet dabei der Untersuchungszeitraum 1946-1964 für die Kantone Aargau und Basel-Stadt; hier wurden Untersuchungsjahre zufällig ausgewählt.

<sup>62</sup> Vgl. ebd.: 8-9.

oder Aufnahme von nicht regulären Zügen, wie Güterzüge mit Personenbeförderung) und Wünsche nach besserem Rollmaterial. Diese Begehren wurden in der Analyse nicht weiter ausgewertet. Sie wurden allenfalls als Ergänzung zu den einzelnen Hauptthemen hinzugezogen.

Diese Kategorien werden allesamt nach ihrer relativen Häufigkeit im jeweiligen Zeitabschnitt pro Kanton ausgewertet und verglichen.<sup>63</sup> Des Weiteren wird auch untersucht, ob die Begehren der jeweiligen Hauptkategorie mehrheitlich der Berufsmobilität (BM) oder Freizeitmobilität (FM) zuzuordnen sind. Eine solche Zuordnung ist aber nicht direkt möglich. Deswegen wird in zwei Schritten eine Tendenz für die Verteilung von Berufs- und Freizeitmobilität aufgezeigt.

In einem ersten Schritt werden die Anteile an Begehren verglichen, welche aufgrund ihrer Begründung einen direkten Hinweis liefern. In einem zweiten Schritt werden Begehren aufgrund ihrer zeitlichen Lage entweder zur BM oder zur FM zugeordnet. Verbindungen am Wochenende und spät-abends (nach 20 Uhr) sowie Verbindungen am Vormittag (9-11 Uhr) und Nachmittag (14-16 Uhr) werden zur FM gezählt. Zur BM werden die Verbindungen am Morgen (5-9 Uhr), Mittag (11-14 Uhr) und Abend (16-20 Uhr) gezählt sowie bis gegen Ende der 1960er Jahre auch die Verbindungen am Samstagmittag. Wenn allerdings eine der Verbindungen in der jeweiligen Lage einen direkten Hinweis zur anderen Mobilitätskategorie aufweist, wird sie nicht gezählt. Die Synthese der beiden Resultate soll eine Tendenz ersichtlich machen. Die Anteile beziehen sich auf die Begehren der jeweiligen Kategorie. Nicht alle Begehren können durch diese beiden Schritte einer Mobilitätskategorie zugeordnet werden. Dies ist dadurch bedingt, dass Angaben fehlen, oder dass die Motive keine Zuteilung ermöglicht. Um den Lesefluss nicht unnötig zu stören, werden diese Angaben in den Fussnoten aufgeführt, und um es übersichtlicher zu gestalten, werden Abkürzungen verwendet.<sup>64</sup>

Zusätzlich werden die Kategorien auch zum Fernverkehr oder Regionalverkehr zugeordnet. Dies kann aufgrund der Destinationsangaben einfacher nachvollzogen werden. Die Aussagen werden ebenfalls in der Fussnote mit relativen Häufigkeiten unterlegt und allenfalls mittels des historisch-hermeneutischen Ansatzes ergänzt.

In den jeweiligen Zeitabschnitten wird pro Kanton ein dominierendes Thema genauer ausgeführt. In diesem Zusammenhang wird in erster Linie mit einem historisch-hermeneutischen Verfahren gearbeitet. Vereinzelt werden die Aussagen zudem mit der quantitativen Methode unterstützt.

Im Abschnitt zur Wirksamkeit der Begehren wird ebenfalls ein Methodenmix angewendet. Gerade die Bedeutung der Begehren für die SBB konnte durch das historisch-hermeneutische Verfahren rekonstruiert werden. Die Annahme- und Ablehnungsquoten werden quantitativ ermittelt. Die Einschätzung kann dank der Antwortschreiben der SBB sehr gut nachvollzogen werden, denn die SBB wiesen meist selbst darauf hin, ob ein Begehren genehmigt, teilweise genehmigt oder abgelehnt wurde. In einzelnen Fällen wurden die Begehren nicht beantwortet. Dies konnte der Fall sein, weil die Antwort separat zugestellt wurde, oder weil der Antrag weitergeleitet wurde, beispielsweise an das Post- und Eisenbahndepartement. Die relativen Häufigkeiten der Quoten werden in Diagrammen dargestellt, mit anschliessendem Vergleich der Unterschiede zwischen den Kategorien „Mehrleistung“ und „Koordination“ sowie den drei Kantonen.

Auf einen diskursanalytischen Ansatz wird verzichtet, weil sich aus dem Inhalt der Fahrplanbegehren und der Antwortschreiben kaum wertvolle Erkenntnisse gewinnen lassen. Grundsätzlich schreiben die Akteure in einer Beamtensprache, die sich bestimmter Höflichkeitsformeln bediente. Des

---

<sup>63</sup> Relative Häufigkeiten werden auf eine Stelle nach dem Komma gerundet, was allfällige Rundungsdifferenzen erklärt.

<sup>64</sup> Begehren mit direktem Hinweis zur BM/FM werden mit BdH abgekürzt. Begehren, welche aufgrund der zeitlichen Lage zur BM/FM zugeordnet werden, werden mit BzL abgekürzt. In der Fussnote wird dies am Beispiel Aargau folgendermassen dargelegt: AG: BdH BM 28 % zu FM 13 % und AG: BzL BM 43 % zu FM 32 %.

Weiteren wurde vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement vorgeschrieben, dass die Begehren in kurzer und klarer Form verfasst werden müssen.<sup>65</sup>

Diese gewählte Vorgehensweise bietet aber auch gewisse Schwächen, denn die Kategorisierungssysteme sind schlussendlich Konstrukte zur Erfassung und Ordnung bestimmter Sachverhalte. Zudem existieren zahlreiche Begehren, die mehrere Forderungen beinhalteten. Hier wird die dominierende Forderung als massgebend erachtet, was wiederum Ermessenssache ist. Zudem deckt diese Vorgehensweise nur einen Teil der Mobilität ab. Einige andere mögliche Motive und Interessen der Fahrplangestaltung werden nicht beachtet, was auch mit der Ausrichtung der Arbeit gerechtfertigt werden kann. Die Einschätzung des Anteils an Freizeitmobilität und Arbeitsmobilität aufgrund der zeitlichen Lage birgt diverse Unsicherheiten. Veränderungen zu Randzeiten müssen nicht zwingend mit einem gesteigerten Interesse an Freizeitmobilität einhergehen, sondern können auch damit zusammenhängen, dass zu diesen Tageszeiten das Angebot generell weniger gut ausgebaut war.

## **1.6. Aufbau der Arbeit**

Der Einleitung (Kapitel 1.) dieser Arbeit folgt der Hauptteil, der sich in sechs Kapitel gliedert. Im zweiten Kapitel sollen die Fahrpläne und die Fahrplanbegehren näher vorgestellt werden. Mithilfe von Literatur und Quellen werden Funktionsweise und Ursprung von Fahrplanbegehren dargestellt. Das dritte Kapitel geht auf das Streckennetz in den drei Kantonen ein. Dieses Kapitel soll dem Leser bzw. der Leserin die damalige Streckenführung näherbringen und ihn für mögliche Probleme, die damit auftreten konnten, sensibilisieren. Anschliessend folgen vier Kapitel, die sich im Aufbau sehr stark ähneln und sich mit der Auswertung der Begehren befassen. Diese Kapitel gliedern sich nach den vier Untersuchungszeiträumen 1929-1945, 1946-1964, 1965-1975, 1977-1985. Jedes dieser Kapitel beginnt mit einer kurzgehaltenen Einführung zum jeweiligen Zeitabschnitt. Dabei wird auf Geschehnisse hingewiesen, welche die Mobilität der Menschen beeinflussten. Zusätzlich wird auf die jeweilige wirtschaftliche Situation der SBB Bezug genommen. Anschliessend werden die Mobilitätsinteressen, die in den Begehren thematisiert wurden, ausgewertet. Neben den allgemeinen Auswertungen wird zu jedem Kanton zusätzlich ein dominierendes Thema für den gewählten Zeitabschnitt genauer dargestellt und wenn möglich mit der Situation in den anderen Kantonen verglichen. Die Kapitel werden mit einer Untersuchung der Wirksamkeit der Begehren für den jeweiligen Zeitabschnitt abgeschlossen. Im letzten Untersuchungszeitraum wird darauf verzichtet, pro Kanton ein Thema zu bearbeiten. Stattdessen wird der Fokus auf die Einführung des Taktfahrplans und die Akteure hinter den Begehren gelegt. Im Fazit werden die Teilresultate der Zeitabschnitte miteinander verglichen und ausgewertet und damit die Fragestellung aufgelöst.

---

<sup>65</sup> Vgl. Brief vom EPED an die Kantonsregierungen, 08.06.1914; BAR E8104A#1973/4#1315.

## 2. Fahrpläne und Fahrplanbegehren

### 2.1. Fahrplanarten und Funktionsweise

Fahrpläne und deren Ausgestaltung sind für die vorliegende Arbeit von zentraler Bedeutung. Deshalb soll ein kurzer Beschrieb der verschiedenen Fahrplanarten und ihres Einsatzzwecks zu einem besseren Verständnis beitragen und die Auswirkungen auf die Fahrplanbegehren aufzeigen. Auf komplexe technische Details wird bewusst verzichtet, da diese für die Fragestellung nicht relevant sind. Die Erstellung eines Fahrplans war und ist nach wie vor von ganz unterschiedlichen Faktoren abhängig. So spielten wirtschaftliche, technische, bauliche, politische und kundenbezogene Einflüsse eine Rolle. Es gilt darauf hinzuweisen, dass die unterschiedlichen Faktoren ineinander griffen, was eine isolierte Betrachtung erschwert oder gar verunmöglicht.

Fahrpläne wurden im Laufe der Zeit aufgrund der zunehmenden Komplexität und der unterschiedlichen Einsatzzwecke verschieden definiert. Je nach Definition wurde der Fahrplan aus ganz unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet. V.G. Bosshardt begnügte sich im Jahr 1908 mit einer recht simplen Definition:

„Fahrplan [...], die Regelung der Zug- und Lokomotivfahrten nach Ort und Zeit.“<sup>66</sup>

In diesem Beispiel standen die Fahrzeiten des jeweiligen Zuges im Vordergrund. A. Metzger betrachtete 1955 den Fahrplan in einem grösseren Zusammenhang:

„Der Fahrplan bildet [...] die Grundlage für eine geordnete und rationelle Beförderung.“<sup>67</sup>

Hier wurde deutlich, dass sich der Fokus auf das Transportunternehmen und auf die planvolle Beförderung der Kunden verschob. Hans Joachim Ritzau und Werner Mertel definierten 1978 den Begriff Fahrplan ebenfalls aus der Perspektive der Transportunternehmen, massen aber auch der Darstellung von Fahrplänen eine Relevanz bei.

„Der Fahrplan eines Zuges oder Einzelfahrt ist demnach die Darstellung des geplanten zeitlichen Ablaufs einer Zugfahrt [...]. Unter dem Gesamtfahrplan versteht man die Zusammenfassung von Einzelfahrplänen nach bestimmten Gesichtspunkten.“<sup>68</sup>

Hier wurde zusätzlich auf die Zusammensetzung des Fahrplans hingewiesen. Die Unterscheidung zwischen Einzelfahrplan und Gesamtfahrplan lässt sich dabei als minimaler Unterschied ausmachen. Hier soll nun eine weitere Differenzierung der Fahrpläne folgen. Die Beispiele sind exemplarisch für die Schweiz, was sich auch in der jeweils spezifischen Terminologie widerspiegelt.

Der Gesamtfahrplan war die Gesamtheit der Fahrpläne und Fahrplanbehalte. Dabei konnte unterschieden werden zwischen kundenorientierten Fahrplänen (betriebsextern) und betriebsorientierten Fahrplänen (betriebsintern). Die betriebsexternen Fahrpläne wurden für die Öffentlichkeit publiziert. Darunter fielen beispielsweise Plakatsfahrpläne, das Amtliche Kursbuch, Abfahrts- bzw. Ankunftszeit-

---

<sup>66</sup> Bosshardt 1908: 89.

<sup>67</sup> Metzger 1955: 616.

<sup>68</sup> Ritzau, Mertl 1978: 111.



anzeigen in den Bahnhöfen sowie nicht amtliche Kursbücher.<sup>69</sup> Im Amtlichen Kursbuch waren alle Zugverbindungen für den Personenverkehr aufgelistet. Wenn umgangssprachlich vom Fahrplan gesprochen wurde, war also meist das Kursbuch gemeint. Das Kursbuch wies bei weitem nicht alle Zugverbindungen aus, die über das Schienennetz der SBB führten. Dagegen zeigten die betriebsinternen Fahrpläne ein umfassenderes Bild der Gesamtsituation. Zu dieser Kategorie gehören einerseits grafische Fahrpläne (Netzgrafik und Routengrafik) und andererseits Dienstfahrpläne. Damit sind Personaleinsatzpläne, Rollmaterialeinsatzpläne, sprich die Koordinierung des Zug-, Lok- und Wagenumlaufs, sowie Belegungspläne für feste Anlagen (Strecken-, Knoten- und Gleisbelegung) gemeint.<sup>70</sup> Zu den betriebsinternen Fahrplänen gehörte auch der Fahrplan für Güterzüge. Obwohl dieser an Konferenzen besprochen wurde, gab es keine öffentliche Bekanntmachung dieses Fahrplans.<sup>71</sup> Viele Informationen waren also im öffentlichen Fahrplan für den Personenverkehr nicht ersichtlich, wie beispielsweise die Belegung einer Strecke durch eine Rangierfahrt. Durch diese unterschiedlichen Informationsinhalte bzw. den unterschiedlichen Grad der Informationen in den betriebsexternen und betriebsinternen Fahrplänen wurde die Umsetzung der Fahrplanbegehren deutlich erschwert. Die Kantone erstellten die Begehren aufgrund des veröffentlichten Fahrplans, und dies ohne zu wissen, welche Überlegungen sonst noch hinter der Ausgestaltung des Fahrplans steckten. Solche nicht offensichtlichen Überlegungen stachen insbesondere bei den Wagnumlaufplänen hervor. Eine ausgewiesene Verbindung benötigte Vorarbeit. So mussten die Wagen in den Bahnhof transportiert werden, und bei einem Halt in einem Kopfbahnhof musste eine neue Lokomotive den Zug übernehmen. Alle diese Rangierarbeiten waren unabdingbar, benötigten aber Material, Personal und belegten auch Streckenabschnitte. Dadurch zogen Veränderungen im Fahrplan viel weitreichendere Folgen nach sich, als es von aussen den Anschein hatte.

Die Ausgestaltung des Fahrplans konnte auch nicht nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten vonstattengehen. Der Bund setzte durch gesetzliche Massnahmen gewisse allgemein-wirtschaftliche Interessen durch. So garantierte die Betriebspflicht<sup>72</sup> eine Mindestanzahl an Fahrten.<sup>73</sup> Die Angebotsvielfalt war aber noch durch weitere Faktoren eingeschränkt, wie zum Beispiel durch die Streckengebundenheit und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Lokomotiven und Streckenabschnitten. Zudem hatten nicht alle Züge die gleiche Priorisierung. Internationale Züge hatten Vorrecht vor Schnellzügen und diese wiederum vor Regionalzügen. Güterzüge standen in der Regel zuunterst in der Rangordnung, aber auch hier gab es mit Eilgüterzügen wieder Ausnahmen.<sup>74</sup> Die Aufstellungskriterien mussten bei der Umsetzung der Fahrplanbegehren auch beachtet werden, was deren Wirksamkeit zusätzlich einschränkte.

Fahrpläne unterschieden sich nicht nur in ihrer Darstellung und ihrem Einsatzzweck, sondern auch in ihrer Funktionsweise, sprich es gab unterschiedliche Arten von Fahrplänen. Grundsätzlich gab es zwei Kategorien, der bewegliche und der starre Fahrplan, auch rhythmischer oder Taktfahrplan genannt. Es existierten noch diverse Unter- und Mischkategorien,<sup>75</sup> auf welche aber aus Platzgründen nicht eingegangen wird.

Von 1902 bis 1981 setzten die SBB auf einen beweglichen Fahrplan. Das zentrale Merkmal dieses Fahrplans war, dass eine unregelmässige Abfolge von Abfahrts- und Ankunftszeiten für die einzelnen Strecken und Bahnhöfe galt. Die Zugfolge war unregelmässig, zwischen zwei Zügen lagen also unterschiedlich lange Wartezeiten.<sup>76</sup> Dies hatte den Vorteil, dass unterschiedlich viele Züge pro Tageszeit

---

<sup>69</sup> Vgl. Haudenschild 1981: 12.

<sup>70</sup> Vgl. ebd.: 13.

<sup>71</sup> Vgl. Wegleitung für die Erstellung des Fahrplans, 15.07.1963; SBB Archiv Ablieferung 2007/52.

<sup>72</sup> Die Betriebspflicht war die Auflage des Bundes, das Schienennetz in gutem Zustand zu erhalten und es seinen Kapazitäten gemäss zu befahren. Vgl. Hürlimann 2007a: 28.

<sup>73</sup> Vgl. Spörri 1941: 146. Es handelte sich ursprünglich um mindestens vier Fahrten täglich zwischen den Endstationen mit Bedienung aller Haltestellen.

<sup>74</sup> Vgl. Metzger 1955: 625.

<sup>75</sup> Vgl. Haudenschild 1981: 16-33.

<sup>76</sup> Vgl. Linden 1966: 214.

eingesetzt werden konnten, entsprechend der Nachfrage. Bei grossem Ansturm, wie etwa am Morgen vor Arbeitsbeginn, verkehrten dementsprechend viele Züge, während es in den ruhigen Vormittags- und Nachmittagsstunden dann vermehrt zu sogenannten Lücken kam. Zu diesen Tageszeiten wäre ein durchgehender Betrieb aufgrund des Passagieraufkommens nicht kostendeckend gewesen.<sup>77</sup> Der bewegliche Fahrplan wurde auch als organisch oder historisch gewachsener Fahrplan bezeichnet. Dies weil sich das Fahrplanangebot sowohl den zeitlichen und geografischen Veränderungen wie auch der Erschliessung von neuen Strecken oder neuen Siedlungsstrukturen immer weiter anpasste.<sup>78</sup> Die Merkmale des beweglichen Fahrplans widerspiegelten sich auch in den Begehren. Typischerweise wurde die Früher- oder Späterlegung einzelner Züge gefordert. Allerdings setzten die SBB dem beweglichen Fahrplan schon früh Grenzen, so wurden auf doppelspurigen Strecken keine Wartefristen zugestanden. Zudem benötigte jede Verbindung eine entsprechende Gegenverbindung, dies konnte auch eine Leerfahrt sein.<sup>79</sup>

Der starre Fahrplan oder Taktfahrplan besass nicht veränderbare Elemente; so wiederholten sich an bestimmten Orten die Verkehrszeiten der gleichen Zuggattungen in gleichen Zeitabständen.<sup>80</sup> Damit wird der Unterschied zum beweglichen Fahrplan deutlich, bei dem sich die Abfahrts-, respektive Ankunftszeiten von Zug zu Zug ändern. Nicht definiert war, wie gross die Abstände waren, also mit welchem Takt die Züge verkehrten. Auch in der Definition von Samuel Stähli, dem Initianten des SBB-Taktfahrplans, fehlte dieser Aspekt: „Von einem starren Fahrplan wird dann gesprochen, wenn sich auf einer Strecke die Züge einer bestimmten Zuggattung mit konstantem Zeitabstand oder in verkehrsschwachen Stunden mit einem ganzzahligen Vielfachen dieses Zeitabstandes folgen.“<sup>81</sup> Dies lag daran, dass die SBB bei der Einführung des Taktfahrplans den Stundentakt nicht umsetzen konnte. So wurde auch bei geringer Nachfrage vom Taktfahrplan abgewichen und so entstanden sogenannte Taktlücken. Zu Beginn wurde etwa auf der Strecke zwischen Bern und Zürich der Zug um 15 Uhr ausgesetzt.<sup>82</sup>

Die Vorteile waren, dass mit dem gleichen Materialeinsatz ein grösseres Angebot erreicht werden konnte, und dass sich Fahrzeiten viel einfacher einprägen liessen. Aufgrund der Netzgeografie entstanden sogenannte Knoten. Das waren Kreuzungen, im Idealfall Bahnhöfe, wo unterschiedliche Verbindungen zusammenliefen. Diese Bahnhöfe garantierten gute Anschlüsse in verschiedene Richtungen. Der Hauptbahnhof Zürich war der erste derartige Knoten, womit das Umsteigen dort meist ohne grosse Wartezeiten möglich war. Da die Fahrzeiten immer gleichblieben, gab es aber auch Bahnhöfe, die systematisch keine Anschlüsse vermittelten.<sup>83</sup> Somit entstanden also für Reisende in gewisse Richtungen grosse Vorteile, Reisende in andere Richtungen wurden hingegen benachteiligt. Der Taktfahrplan der SBB wurde 1982 eingeführt. Damit waren Wünsche nach geänderten Fahrzeiten einzelner Züge chancenlos. Zudem fehlten für gewisse Reiseziele oder Haltestellen systematische Anschlüsse.

## 2.2. Ursprung der Fahrplanbegehren

Die rechtliche Grundlage für die Einreichung von Fahrplanbegehren bot die aktuell gültige Fahrplanverordnung (FPV). Es handelte sich dabei um einen Erlass des Bundesrates, welcher die Aufstellung, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne regelte. Als Grundlage der FPV diente das Eisenbahngesetz. Die Einführung der Fahrplanbegehren ging auf das Jahr 1888 zurück.<sup>84</sup> Damals standen die Vorgän-

---

<sup>77</sup> Vgl. Gutersohn 1940: 44-45, 53.

<sup>78</sup> Vgl. Haudenschild 1981: 14-15.

<sup>79</sup> Antwortschreiben an AG von der GD SBB, 12.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 10.

<sup>80</sup> Verkehrszeiten sind Abfahrts-, Ankunfts- und Durchfahrtszeiten. Vgl. Frei 2002: 425.

<sup>81</sup> Stähli 1969: 4.

<sup>82</sup> Vgl. Frei 2002: 427.

<sup>83</sup> Vgl. ebd.: 426.

<sup>84</sup> Vgl. Geschäftsbericht des Bundesrates 1888: 285.

gerbahnen der SBB wegen ihres unzureichenden Angebots in der Kritik.<sup>85</sup> Der Bundesrat forderte die verschiedenen Transportunternehmen zur Zusammenarbeit auf, in der Absicht den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Um dies zu erreichen, bekamen die Kantone als Vertreter der Bevölkerung das Recht, Änderungswünsche zu beantragen. Zu diesem Zweck mussten alle Transportunternehmen ihre Fahrplanentwürfe vorzeitig veröffentlichen. Damals waren es zweieinhalb Monate vor Einführung der Fahrplanperiode. Aufgrund des Sommer- und Winterfahrplans geschah dies zweimal jährlich. Wenn bei Streitigkeiten zwischen den Bahngesellschaften und den Kantonen keine Lösung gefunden wurde, hatte das Departement zu entscheiden.<sup>86</sup>

Die Möglichkeit Begehren einzureichen, wurde rege benutzt. So wurden im Jahr 1888 insgesamt 261 Begehren eingereicht. 102 wurden von den Transportgesellschaften selbst gutgeheissen, und 56 wurden zurückgezogen. Bei 103 Begehren entschied das Departement. Insgesamt hiess es 55 Begehren ganz oder teilweise gut.<sup>87</sup> Diese Zahlen verdeutlichen, dass den Kantonen viel Mitbestimmungsrecht zugestanden wurde. Daraus resultierte eine schwierige Entwicklung. Die starke Mitsprache der Kantone fusste im föderalistischen System der Schweiz. Mit der Gründung der SBB 1902 wurde ein Konstrukt geschaffen, das sehr stark von diesem System abwich. Die SBB hatten einen gesamtschweizerischen Auftrag zu erfüllen, während die Kantone ihre eigenen, meist regionalen Interessen vertraten. Allerdings setzte die Auseinandersetzung zwischen Zentralismus und Föderalismus schon vor der Gründung der SBB ein.<sup>88</sup> Dabei tritt der Bundesstaat als zentralistischer Akteur auf. Durch Gesetze regelte und beeinflusste er viele Aspekte des Eisenbahnverkehrs. Aber auch finanziell nahm er zunehmend eine bedeutende Rolle ein. So wurde die Subvention für den Bau des Gotthardtunnels 1879 vom Bund übernommen, zugunsten der umliegenden Kantone.<sup>89</sup>

Die SBB gliederte sich bei ihrer Gründung in fünf Verwaltungskreise, analog den ehemaligen Hauptsitzen der Privatbahnen. Den Verwaltungskreisen standen die Kreisträte vor, die meist mit kantonalen Politikern besetzt waren.<sup>90</sup> Dies war ein Zugeständnis an die föderalistischen Gegner der Bundesbahnen. Es ermöglichte den Regionen und Kantonen, einen Teil ihres Einflusses zu behalten und ihre Entscheidungsmacht nicht vollkommen zu Gunsten eines zentralistischen Staates oder Betriebs abzugeben. Auch auf der Ebene der Fahrplangestaltung behielten die Kantone dadurch ihren Einfluss, denn die Kreisdirektionen wurden durch die 1898 geänderte FPV mit der Erstellung des Fahrplans betraut. Die zentrale Generaldirektion hatte zwar die Entscheidungsgewalt bei den Begehren, musste aber vorher Rücksprache mit der Kreisdirektion nehmen.<sup>91</sup> Dadurch konnte sichergestellt werden, dass die Kantone respektive die Regionen bei der Ausgestaltung des Fahrplans nicht von einer zentralistischen Stelle übergangen wurden. Auch die 1903 geänderte Fahrplanverordnung machte diesbezüglich keine Anpassung.<sup>92</sup> Erst im Zuge erster Rationalisierungsmassnahmen in den 1920er Jahren fand eine Reduktion von fünf auf drei Kreise statt, und damit erfolgte eine erste Einschränkung des föderalistischen Einflusses. Begründet wurde dies mit den hohen Verwaltungskosten.<sup>93</sup> Die Fahrplanbegehren verursachten wegen des grossen Personalaufwands auch hohe Kosten. Jedoch stand eine Rationalisierung im Bereich der Begehren zu dieser Zeit nicht zur Debatte.<sup>94</sup> Einerseits hätte die SBB einen Entzug des Mitspracherechts nur mit Verlust von Ansehen und Akzeptanz in der Bevölkerung erkaufen können. Andererseits war von Seiten der SBB ein Interesse an den Anregungen aus der Bevölkerung durchaus vorhanden. So publizierten die SBB im 1924 neu geschaffenen

---

<sup>85</sup> Vgl. Bärtschi, Dubler 2015 (e-HLS).

<sup>86</sup> Vgl. Geschäftsbericht des Bundesrates 1888: 357.

<sup>87</sup> Vgl. Geschäftsbericht des Bundesrates 1889: 328.

<sup>88</sup> Vgl. Kirchhofer, Steinmann 2009: 333.

<sup>89</sup> Vgl. Balthasar 1993: 56-57.

<sup>90</sup> Vgl. Wanner 1955: 8.

<sup>91</sup> Vgl. Brief der SBB Generaldirektion ans EPED, 11.08.1903; BAR E8104A#1973/4#1315.

<sup>92</sup> Vgl. Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer vom Bund konzessionierte Transportanstalten, 05.11.1903; BAR E6351A#1000/1038#6255.

<sup>93</sup> Vgl. Buchli 2006: 90-91.

<sup>94</sup> Vgl. Revision der Fahrplanverordnung an den Bundesrat, 21.06.1923; BAR E8104A#1973/4#1315.

SBB-Nachrichtenblatt jeweils die Zahlen der eingereichten und angenommenen Begehren. Ergänzt wurden diese Angaben noch mit den Mehrleistungen, die aus den Begehren hervorgingen, wie folgendes Beispiel aus dem Jahre 1926 zeigte: „Die auf Grund der Begehren der Kantonsregierungen gemachten Zugeständnisse ergeben eine weitere Vermehrung der Fahrleistung von 112'000 Zugskilometer pro Jahr.“<sup>95</sup> Die sachlich gehaltenen Informationen betonten besonders die positiven Entwicklungen im Fahrplanangebot. Für die Herausgeber des SBB-Nachrichtenblattes waren also die Begehren etwas Positives und Erwähnenswertes. Damit wurde signalisiert, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung ernst genommen wurden. Dies stand auch in der Tradition des Departements. Dort wurden schon seit der Einführung der Fahrplanverordnung 1888 in den amtlichen Schriften jedes Jahr Zahlen zu den Begehren veröffentlicht.<sup>96</sup>

Verschiedene Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements an die Kantone zeugten von der Resonanz und den Problemen der Fahrplanbegehren in den ersten Jahren der SBB. Die eingereichten Begehren verursachten viel Arbeit. Deswegen wurden die Fahrplanverantwortlichen in den Kantonen 1914 aufgefordert, die eingereichten Begehren vor der Weitergabe an die SBB einer Prüfung zu unterziehen und nur diejenigen weiterzureichen, die auch behandelt werden sollten. Zudem sollten die Anliegen kurz und deutlich begründet werden.<sup>97</sup> Dem wurde noch ein Beispiel beigelegt: „1. Die Führung eines Lokalzuges Bern-Gümligen mit Abgang 4.15 nachm. Der Gemeinderat von Gümligen weist darauf hin, dass den zahlreichen Schülern eine günstige Fahrgelegenheit für die Rückreise von Bern fehle.“<sup>98</sup>

Das Anliegen zeigte wenig Wirkung, schon 1922 gerieten die Kantone erneut in die Kritik. Die kantonalen Behörden würden einfache Abschriften von Dritten weitergeben, ohne sie vorher auf Widersprüchlichkeiten zu prüfen. Dies würde dann für die Transportanstalten zu einem riesigen Mehraufwand führen, wofür die Kapazitäten fehlten. Die Kantone hatten nun den Auftrag, jedes Begehren selbst zu begründen. Ihnen wurde dafür eine längere Bearbeitungsfrist gewährt.<sup>99</sup> Diese Massnahmen sind Indizien für den gewaltigen Arbeitsaufwand, den die Begehren verursachten, aber auch für die grosse Resonanz, die sie in der Bevölkerung auslösten.

Die Revision der FPV 1923 kritisierte aber auch die Transportunternehmen. Sie mussten vor der Veröffentlichung des ersten Fahrplanentwurfes ihre Anschlüsse untereinander koordinieren, weil dies bis anhin oft nicht funktionierte. Zudem wurde eine Entwicklung zur Förderung des Tourismus und zur Verbesserung des internationalen Verkehrs eingeleitet. Einerseits wurden nun die Fahrpläne für ein ganzes Jahr aufgestellt,<sup>100</sup> dies im Hinblick auf eine bessere Koordination mit den ausländischen Bahnunternehmen. Andererseits mussten Strecken, die für den Fremden- und Touristenverkehr von Interesse waren, auch der Schweizerischen Verkehrszentrale (SVZ)<sup>101</sup> mitgeteilt werden.<sup>102</sup> Die Förderung des Touristenverkehrs war im Interesse der Bundesregierung. Allerdings wurde nur die SVZ an die nationale Fahrplankonferenz eingeladen. Ein Gesuch der regionalen Westschweizer Verkehrsvereinigung „Pro Lemano“ wurde vom Departement abgewiesen, weil es zu einem grossen zusätzlichen Arbeitsaufwand geführt hätte. Der Bund verwies die Vereinigung an ihre entsprechenden Kantonsregierungen.<sup>103</sup> Die Kantone konnten so für regionale Anliegen ihre Position als Verhandlungsführer behalten.

---

<sup>95</sup> Vgl. SBB Nachrichtenblatt 1926: 2.

<sup>96</sup> Vgl. Geschäftsberichte des Bundesrates von 1889-1902.

<sup>97</sup> Vgl. Brief EPED an die Kantonsregierungen, 08.06.1914; BAR E8104A#1973/4#1315.

<sup>98</sup> Ebd.

<sup>99</sup> Vgl. Brief vom EPED an die Kantonsregierungen, 14.09.1922; BAR E8104A#1973/4#1315.

<sup>100</sup> Hinweis: Es war den SBB nach wie vor möglich, einen Winter- und Sommerfahrplan zu erstellen, aber sie wurden nur einmal im Jahr verabschiedet.

<sup>101</sup> Dies war der Dachverband für das Ferien-, Reise- und Kongressland Schweiz; ab 1996 wurde er unter dem Namen Schweiz Tourismus weitergeführt. Vgl. Zehnder 2015 (e-HLS).

<sup>102</sup> Vgl. Revision der Fahrplanverordnung vom EPED an den Bundesrat, 21.06.1923; BAR E8104A#1973/4#1315.

<sup>103</sup> Brief vom EPED an l'Association „Pro Lemano“, 31.05.1923; BAR E8104A#1973/4#1315.

Der Rückblick auf die Zeit vor der Untersuchung bringt einige interessante Entwicklungen bezüglich der Fahrplanbegehren zu Tage. Einige föderalistische Strukturen aus der Anfangszeit blieben bestehen. Gerade in den Begehren war die Diskrepanz zwischen den regionalen Interessen der Gesuchsteller und der gesamtschweizerischen Verpflichtung der SBB deutlich zu erkennen. Dadurch bestand die Gefahr nachhaltiger Reibungspunkte. Die hohe Resonanz, welche die Fahrplanbegehren auslöste, zeigt, dass die Begehren zu Beginn des Untersuchungszeitraumes sowohl in der Bevölkerung, als auch bei den SBB sehr gut etabliert waren. Zuletzt wurde auch deutlich, dass die Beteiligung an der Fahrplangestaltung aufgrund der Quantität der Begehren und der Komplexität des Fahrplans gute Kenntnisse und einen gewisser Grad an professionellem Verständnis voraussetzte. Die Möglichkeit, bei der Fahrplangestaltung mitzuwirken, war folglich ein relativ hochschwelliges Angebot.

## 2.3. Ablauf eines Begehungsverfahrens

Die Fahrplanbegehren waren fest verankert im Prozess der Erstellung des Fahrplans. Bis ungefähr 1965 änderte sich wenig am nachfolgend dargestellten Ablauf. Erst in den Jahren danach folgten einige Anpassungen, die in den entsprechenden Kapiteln thematisiert werden.

Das Amt für Verkehr<sup>104</sup> legte die Fahrplanperiode auf ein Jahr fest. Bis Mitte der 1960er Jahre begann der neue Fahrplan jeweils am letzten Sonntag im Mai. Der Winterabschnitt setzte in der Regel Anfang Oktober ein.<sup>105</sup> Der Ablauf für die Aufstellung eines Jahresfahrplans begann bei den SBB auf der Grundlage des laufenden Fahrplans, gut ein Jahr vor der Einführung. Als erstes wurden, wenn nötig, Vorstudien angestellt. Im Juli und August folgten dann interne Konferenzen, an denen die Betriebsabteilungen der Generaldirektion und Kreisdirektionen sowie die Bahnhofsvorsteher teilnahmen. Erstellt wurden erste Grundzüge des Fahrplans. Im Oktober regelten die Vertreter der SBB die internationalen Verbindungen an der europäischen Reisezugskonferenz, die Anträge an die ausländischen Bahngesellschaften erfolgten im Vorfeld auf postalischem Weg. Basierend auf den Ergebnissen erstellten die Betriebsabteilungen der Kreise einen Vorentwurf. Dieser wurde den Privatbahnen zugesandt mit dem Auftrag, die Anschlüsse zu bereinigen. Dazu fand Anfang Dezember eine zweitägige Bereinigungskonferenz statt. Dort nahmen auch Vertreter der Post und der Oberzolldirektion teil, um ihre Anliegen und Einschätzungen kundzutun. Auf der Basis dieser im Vorfeld eingeholten Informationen wurde umgehend der Fahrplanentwurf erstellt. Anschliessend gliederten die Fahrplanverantwortlichen auch die Güterzüge in den Fahrplan ein, die Bereinigung erfolgte auf einer Güterzugskonferenz.<sup>106</sup> Anfang Januar druckten die SBB dann den Fahrplanentwurf und versandten ihn an das Amt für Verkehr, die Postverwaltung, die Oberzolldirektion sowie an die Kantonsregierungen. Die SBB mussten die Kantone explizit auf Änderungen im Fahrplan hinweisen, zudem enthielten die Entwürfe noch allgemeine Hinweise zum Fahrplan.<sup>107</sup>

Den Kantonen oblag es dann, den Entwurf in einer ihnen überlassenen Art und Weise öffentlich zu machen. Innerhalb eines Monats konnten die Kantone ihre Änderungsbegehren an die SBB stellen. Die Kantone wurden vom Amt für Verkehr dazu aufgefordert, zu den Begehren Stellung zu nehmen und sie zu sondieren. Wenn Begehren von Interessierten direkt an die SBB gerichtet wurden, hatten diese das Recht, die Gesuchsteller an die kantonalen Behörden zu verweisen.<sup>108</sup> Einige Regierungen hielten zudem vor der schriftlichen Eingabe kantonale Konferenzen ab, an welche Vertreter

---

<sup>104</sup> Ab 1979 als Bundesamt für Verkehr (BAV) bekannt und ist dem Post- und Eisenbahndepartement (heute UVEK) unterstellt.

<sup>105</sup> Vgl. Wegleitung für die Erstellung des Fahrplans, 15.07.1963; SBB Archiv Ablieferung 2007/52: 8.

<sup>106</sup> Vgl. ebd.: 14-16.

<sup>107</sup> So wie die Einführung von neuen Lokomotiven oder betriebliche und wirtschaftliche Einschränkungen, welche gewisse Begehren verunmöglichte. Vgl. Bericht zum Entwurf für den Fahrplan, kein Datum 1937/38; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>108</sup> Vgl. Verordnung über die Aufstellung der Fahrpläne, 29.11.1946. In: Bereinigte Sammlung Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947, 1951: 105-108.

der SBB eingeladen werden durften. An diesen Konferenzen mussten die SBB Stellung nehmen zu den Begehren.<sup>109</sup> Der Kanton Aargau war einer der Kantone, in welchem dieses Prozedere regelmässig Anwendung fand. Basel-Stadt und Glarus machten hingegen nur vereinzelt und vor allem in späteren Jahren von dieser Möglichkeit Gebrauch. Die Kreisdirektionen mussten die Begehren auf ihr dringendes volkswirtschaftliches Bedürfnis prüfen und für neu geforderte Züge allfällige Mehrleistungen und Kosten berechnen. Auf die Argumente der Gesuchsteller musste genauestens eingegangen werden.<sup>110</sup>

Die Entscheide mussten den Gesuchstellern innerhalb eines Monats, also bis spätestens Anfang März, mitgeteilt werden. Die Antwortschreiben wurden von der Generaldirektion verfasst, basierten aber auf den Empfehlungen der Kreisdirektionen. Innerhalb von zehn Tagen konnten die Kantone bei abgelehnten Begehren in Berufung gehen. Das Amt für Verkehr fällte dann einen endgültigen Entscheid und teilte den SBB mit, dass der Fahrplan genehmigt wurde. Daraufhin druckten die SBB die Fahrpläne und veröffentlichten sie fünf Tage vor der Einführung der Fahrplanperiode.<sup>111</sup> Allerdings hatten die Kantone noch einmal die Möglichkeit, in Berufung zu gehen, bis schlussendlich der Bundesrat (meist in Form des Departementvorstehers) den finalen Entscheid fällte.<sup>112</sup> Diese Änderungen kamen allerdings erst nach der Einführung des neuen Fahrplans zum Tragen, was nachträgliche Anpassungen nötig machte.

Es wird deutlich, dass die Erstellung des Fahrplans zahlreiche Schritte beinhaltete, bei denen diverse Akteure zur Ausgestaltung beitrugen. Der Bevölkerung stand nur ein kleines Zeitfenster für die Beteiligung offen, ausserdem war die Fahrplangestaltung zu diesem Zeitpunkt bereits sehr stark fortgeschritten. In Kombination mit dem knappen Zeitraum der SBB verringerte dies die partizipative Wirkung der Bevölkerung bei der Fahrplanentwicklung. Ein zusätzlicher Hemmfaktor für die Partizipation war die Regelung, dass die SBB Begehren, die von Dritten eingereicht wurden, an die Kantone verweisen durfte. Allerdings gilt es hier zu sagen, dass sich die SBB in solchen Fällen zumeist kulant zeigten und diese Begehren wie die übrigen aus dem entsprechenden Kanton bearbeitete. Die Gesuchsteller erhielten meistens auch noch eine persönliche Antwort.<sup>113</sup> In der Regel beschränkte sich aber das Mitspracherecht von Privatpersonen, Vereinen, Handelskammern und andere Interessierten über die kantonalen Behörden.

---

<sup>109</sup> Vgl. Wegleitung für die Erstellung des Fahrplans, 15.07.1963; SBB Archiv Ablieferung 2007/52: 18.

<sup>110</sup> Dies waren interne Weisungen der Generaldirektion an die Kreisdirektionen. Vgl. ebd.: 18-19.

<sup>111</sup> Vgl. ebd.: 24-25.

<sup>112</sup> Vgl. Verordnung über die Aufstellung der Fahrpläne, 29.11.1946. In: Bereinigte Sammlung Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947, 1951: 107-108.

<sup>113</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 08.02.1945; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_01.

### 3. Das Eisenbahnnetz in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Glarus

Die Ausgestaltung des Fahrplans war grundlegend abhängig vom Streckennetz. Die kantonalen Eisenbahnlinien hatten je nach Streckenführung, Ausbau und Lage im gesamtschweizerischen Netz unterschiedliche Bedeutungen.<sup>114</sup> Die Koordination der organisch gewachsenen Linien stellte die SBB vor eine grosse Herausforderung. Es war nicht möglich, allen Regionen und Strecken ein gleich grosses Angebot zu bieten. Dadurch war es unvermeidlich, dass sich einzelne Kantone oder Gebiete innerhalb des Kantons benachteiligt sahen.

Im Vergleich mit den europäischen Ländern begann der Eisenbahnbau in der Schweiz relativ spät. Allerdings fanden zwei wichtige Ereignisse aus der Pionierzeit in den Kantonen statt, die in der Arbeit einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Die erste Eisenbahnstrecke auf schweizerischem Boden war der 1844 erbaute Endbahnhof der Elsässischen Eisenbahn im Bahnhof Basel.<sup>115</sup> Dem Bahnhofbau war eine Diskussion vorausgegangen, ob das fremdländische Unternehmen seine Strecke bis innerhalb der Stadtmauern führen durfte. Basel entschied sich dafür, weil die Regierung auf gute Verbindungen ins angrenzende Ausland hoffte.<sup>116</sup> Auch in späteren Jahren positionierte sich Basel immer wieder als Promotor für gute internationale Anschlüsse. Im Kanton Aargau wurde dann 1847 die erste gänzlich auf Schweizer Territorium verlaufende Eisenbahn eröffnet, die von Zürich nach Baden führte.<sup>117</sup>

Unterschiedliche Eisenbahngesellschaften bauten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meisten noch heute bestehenden Eisenbahnstrecken in der Schweiz. Die dadurch entstanden unterschiedliche Bahnlinien wurden erst im Laufe der Zeit miteinander verbunden.<sup>118</sup> Das Netz, das den SBB ab den 1930er Jahren, also zum Beginn des Untersuchungszeitraums, zur Verfügung stand, war folglich nicht als Gesamtkonzept geplant. Im Untersuchungszeitraum fanden keine grossen Neubauten mehr statt. Vereinzelt kam es noch zu Ausbauten von Strecken. Sogar die Elektrifizierung war damals bereits grösstenteils abgeschlossen.<sup>119</sup> Die nun folgende Beschreibung der Streckensituation galt also für den gesamten Untersuchungszeitraum, damit herrschte für die Fahrplanbegehren bezogen auf das Streckennetz eine grosse Kontinuität.

Durch den Kanton Basel-Stadt verläuft einzig die Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof der SBB und dem Badischen Bahnhof, der von der Deutschen Reichsbahn und später von der Deutschen Bahn betrieben wurde.<sup>120</sup> Da diese Strecke aber keine Haltstellen aufwies, war eine Regelung des innerkantonalen Eisenbahnverkehrs nicht möglich. Neben den internationalen Linien nutzte diese Verbindung vor allem der Güterverkehr. Der Badische Bahnhof war Ausgangspunkt für verschiedene Linien. Die Rheintalbahn führte dem Rhein entlang nach Norden bis Mannheim.<sup>121</sup> Diese Strecke war für den internationalen Anschluss Basels nach Deutschland, den Niederlanden und Skandinavien

---

<sup>114</sup> Zur bildlichen Veranschaulichung befindet sich eine Karte im Anhang.

<sup>115</sup> Vgl. Bärtschi, Dubler 2015 (e-HLS).

<sup>116</sup> Vgl. Stutz 1983: 109.

<sup>117</sup> Vgl. Bärtschi, Dubler 2015 (e-HLS).

<sup>118</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 115-135.

<sup>119</sup> Vgl. Bärtschi 2012 (e-HLS).

<sup>120</sup> Vgl. Wägli 1998: 19.

<sup>121</sup> Vgl. Dumjahn 1984: 56.

bedeutsam. Zudem führten auch regionale Bahnlinien in die umliegenden deutschen Gebiete.<sup>122</sup> Genauso wichtig wie die internationalen Verbindungen nach Deutschland waren die Züge nach Paris.

Basel war als urbanes Zentrum für viele Schweizer Strecken End- und Ausgangspunkt. So führte eine 84 Kilometer lange Strecke durch den Jura nach Biel. Von dort war es möglich, entlang des Jura-fusses weiter Richtung Westschweiz zu reisen. Auf der Strecke lagen die industriereichen Orte Dornach<sup>123</sup> und Laufen<sup>124</sup> sowie die Orte Delémont und Moutier, wo Anschlüsse auf regionale Linien bestanden.<sup>125</sup> Als Teil der internationalen Nord-Südverbindung galt die 96 Kilometer lange Strecke von Basel über Olten nach Luzern. Diese Strecke verband Basel mit Liestal, dem Kantonshauptort von Baselland, und Olten, von wo aus die Verbindung nach Bern weiterführte. Von Luzern aus konnten die Innerschweiz und das Tessin erreicht werden.<sup>126</sup> Die letzte Strecke führte nach Zürich. Sie war 88 Kilometer lang und verlief grösstenteils durch den Aargau.<sup>127</sup>

Der Kanton Aargau besass keine grossen urbanen Zentren und war geprägt von breit verzweigten Strecken. Durch den Aargau führten drei Hauptlinien der SBB, welche die grossen Schweizer Städte miteinander verbanden und mehrere Nebenlinien, die vermehrt regionale Aufgaben übernahmen. Die wichtigste Strecke im Kanton Aargau war die Hauptlinie von Zürich über Olten nach Bern. Sie war Teil der Ost-West-Verbindung. Bis 1975 führte die Linie über die aargauischen Städte Baden, Brugg und Aarau. Diese drei Städte waren für den Kanton von grosser Bedeutung, nicht nur aufgrund ihrer Einwohnerzahl oder ihrer vorhandenen Industrie, sondern auch wegen ihrer Funktion als kulturelle und gesellschaftliche Zentren der Region.<sup>128</sup> Nach Aarau verlief die Strecke auf solothurnischem Boden weiter nach Olten, eine Stadt, die im Rahmen des schweizerischen Eisenbahnnetzes als Knotenpunkt schlechthin galt.<sup>129</sup> Ab dem Jahr 1975 führte die direkte Linie dann von Zürich durch den Heitersbergertunnel über Lenzburg und Ruppertswil nach Aarau, dabei wurden Baden und Brugg ausgelassen.<sup>130</sup> Von Olten führte die Jura-fussstrecke über Biel in die Westschweiz.<sup>131</sup> Auf der Strecke nach Basel-Luzern lag noch die Aargauische Gemeinde Zofingen,<sup>132</sup> die sowohl über eine beachtliche Einwohnerzahl als auch über eine bedeutende Industrie verfügte.<sup>133</sup> Die dritte bereits erwähnte Hauptlinie verband Basel und Zürich miteinander. Kurz nach Basel verlief die Strecke durch das aargauische Fricktal. Die Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden gehörten einerseits zum Agglomerationsgebiet von Basel, andererseits wiesen sie auch selbst eine beträchtliche Industrie auf.<sup>134</sup> Weiter folgte der Halt Stein-Säckingen; der am Rhein gelegene Bahnhof konnte sowohl von der Schweizer Gemeinde Stein wie auch von der deutschen Gemeinde Säckingen genutzt werden. Nördlich des Rheins befand sich die Haltestelle der Deutschen Bahn, die eine parallel verlaufende Linie nach Basel unterhielt.<sup>135</sup> Die Strecke folgte nun nicht mehr dem Verlauf des Rheins, sondern ging ins Landesinnere nach Frick und Brugg. Ab hier verliefen die Gleise zusammen mit der Strecke aus Bern kommend über Baden nach Zürich.<sup>136</sup>

Neben diesen Hauptlinien verfügte der Aargau über diverse Nebenlinien, die ebenfalls kurz erläutert werden. Die 74 Kilometer lange Strecke von Stein-Säckingen nach Winterthur entsprang der Hauptlinie Basel-Zürich, folgte dem Rhein und bediente die aargauischen Gemeinden Leibstadt, Kob-

---

<sup>122</sup> Vgl. Hansing 1929: 63.

<sup>123</sup> Vgl. Fridrich 2005 (e-HLS).

<sup>124</sup> Vgl. Fridrich 2008 (e-HLS).

<sup>125</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 177.

<sup>126</sup> Vgl. ebd.: 186.

<sup>127</sup> Vgl. ebd.: 192.

<sup>128</sup> Vgl. Steigmeier 2014 (e-HLS).

<sup>129</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 182.

<sup>130</sup> Vgl. Wägli 1998: 39.

<sup>131</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 174, 184.

<sup>132</sup> Vgl. ebd.: 186.

<sup>133</sup> Vgl. Lüthi 2015 (e-HLS).

<sup>134</sup> Vgl. Sauerländer 2006 (e-HLS).

<sup>135</sup> Vgl. Gerber 1981: 4-6.

<sup>136</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 192.



lenz und Kaiserstuhl. Anschliessend verlief sie weiter durch den Kanton Zürich.<sup>137</sup> Von dieser Nebenlinie zweigte ab Koblenz noch eine Verbindungsstrecke nach Turgi und Baden ab.<sup>138</sup> Diese beiden Nebenlinien wurden als zwei der letzten erst 1944-1945 elektrifiziert.<sup>139</sup> Eine weitere Strecke verband Zofingen, ohne Umweg über Olten, mit dem Kantonshauptort Aarau. In Suhr existierte alternativ ein Anschluss über Lenzburg in die bevölkerungsreiche Gegend von Baden und Wettingen.<sup>140</sup> Gerade anschliessend an diese Strecke befand sich eine Verbindung von Wettingen nach Zürich-Oerlikon, ohne Zwischenhalt im Hauptbahnhof Zürich. Diese Strecke war für den Berufsverkehr von Bedeutung, verband sie doch zwei grosse Industriegebiete miteinander. Allerdings lag sie grösstenteils auf dem Kantonsgebiet von Zürich.<sup>141</sup> Es fehlen nun noch zwei Gebiete im Aargau, die ebenfalls durch die SBB erschlossen wurden. Die Strecke durchs Freiamt führte von Aarau kommend nach Lenzburg über die beiden Gemeinden Wohlen und Muri, die beide zu den einwohnerreicheren Orten des Kantons gehörten, nach Rotkreuz und weiter nach Arth-Goldau.<sup>142</sup> In Rotkreuz gab es Anschluss an die Linie Luzern-Zug-Zürich. In Arth-Goldau war die Weiterreise über den Gotthard ins Tessin möglich, wobei diese Strecke vor allem vom Güterverkehr genutzt wurde.<sup>143</sup> Die letzte Verbindung führte von Luzern nach Lenzburg und zwar durch das Seetal. Die Strecke führte über Emmenbrücke zum Baldeggersee vorbei an Hitzkirch zum Hallwilersee, überschritt dort die Kantonsgrenze zwischen Luzern und Aargau und bediente die Orte Beinwil am See und Seon, bevor sie nach Lenzburg kam.<sup>144</sup> Aufgrund der topografischen Gegebenheiten war die Trassierung auf dieser Strecke äusserst knapp bemessen. Dadurch konnten nur schmale Wagen oder Lokomotiven eingesetzt werden. Da bis 1975 in Lenzburg kein Anschluss an die Hauptstrecke bestand, führte die Strecke noch weiter nach Wildeggen, um dort südlich von Brugg den Anschluss an die Hauptstrecke herzustellen. Diese Verbindung konnte aber nur mit einer Spitzkehre in Lenzburg ermöglicht werden.<sup>145</sup> Diese Umstände führten zu langen Fahrzeiten und Problemen bei der Koordination der Anschlüsse.

Insgesamt führten also drei Hauptstrecken der SBB durch den Aargau, oder streiften diesen zumindest.<sup>146</sup> Die Ortschaften an diesen Strecken lagen zwar sehr gut, aber die Interessen der grossen Metropolen standen oft in Widerspruch zu denjenigen der kleineren Ortschaften. Hinzu kamen noch fünf Nebenlinien<sup>147</sup>, die manchmal ihrerseits über weitere Nebenlinien verfügten. Diese bedienten dann die etwas abgelegenen Gebiete im Kanton oder wurden ursprünglich als Konkurrenzlinien zu den heutigen Hauptlinien gebaut. Dieses verzweigte Netz stellte nicht nur die SBB vor Koordinationsprobleme, auch im Kanton selbst entwickelten sich deswegen gegenläufige Interessen.

Der Kanton Glarus war ab 1859 mit der Bahn über Rapperswil und Uster mit Zürich verbunden. Reisezeit und Distanz verkürzten sich mit der 1875 eröffneten linksufrigen Zürichseebahn. Die Strecke führte über die Zürcher Gemeinden Thalwil, von wo die Gleise Richtung Luzern abzweigten, und Wädenswil nach Pfäffikon im Kanton Schwyz. Die Strecke führte weiter am linken Seeufer durch den Kanton Schwyz, bevor sie in der Linthebene mit Bilten die erste Gemeinde im Kanton Glarus bediente. Es folgte der für den Kanton wichtige Halt in Ziegelbrücke. Weiter verlief die Strecke entlang des Walensees und streifte noch die kleine Glarner Gemeinde Mühlehorn, bevor sie durch den Kanton St. Gallen nach Sargans, Landquart und Chur führte. In Sargans zweigte zudem die internationale

---

<sup>137</sup> Vgl. ebd.: 202.

<sup>138</sup> Vgl. ebd.: 230.

<sup>139</sup> Vgl. Wägli 1998: 71.

<sup>140</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 227.

<sup>141</sup> Vgl. ebd.: 237.

<sup>142</sup> Vgl. ebd.: 228.

<sup>143</sup> Vgl. Wägli 1998: 51.

<sup>144</sup> Vgl. Bützer, Jeker 1980: 229.

<sup>145</sup> Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 133-137.

<sup>146</sup> Es handelt sich um die Ost-West Linie, also St. Gallen-Zürich-Bern-Genf, dann die Linie Basel-Zürich und die Nord-Süd Linie Basel-Luzern.

<sup>147</sup> Damit sind nur die Nebenlinien der SBB gemeint; es existieren noch zwei Privatbahnen, welche ebenfalls solche Aufgaben übernehmen. Vgl. Bützer, Jeker 1980: 227, 234.

Linie nach Österreich ab.<sup>148</sup> Die vor allem für den Tourismus sehr bedeutende Strecke Zürich-Chur bot mit dem Halt in Ziegelbrücke Anschluss ins Glarnerland. Ziegelbrücke selbst lag direkt auf der Kantonsgrenze, wobei der Bahnhof auf dem Territorium der Gemeinde Schänis SG liegt.<sup>149</sup> Von dort aus führte zudem eine Strecke direkt nach Rapperswil, also an der rechten Seite des Obersees entlang. Für diese Arbeit von Bedeutung ist die Strecke, die von Ziegelbrücke in den Kanton hinein führt. Bis zum Hauptort Glarus wurden noch die Gemeinden Nieder- und Oberurnen sowie Näfels-Mollis und Netstal bedient, die noch zur Linthebene gezählt wurden. Von Glarus aus wird das Tal enger und steigt etwas an. Die Bahn erreichte Schwanden und bog dann rechts Richtung Linthal ab. In Schwanden gab es bis 1969 Anschluss an die schmalspurige Sernftalbahn, die nach Elm führte. Nach der Demontage der Gleise verkehrte auf dieser Strecke ein Autobusbetrieb.<sup>150</sup> Die Strecke der SBB führte weiter durch kleine Ortschaften wie Niederfurn-Haslen, Leuggelbach und Luchsingen bis zum Endbahnhof in Linthal. Von dort aus konnte per Standseilbahn der Ferienort Braunwald erreicht werden, von wo eine Strasse über den Klausenpass nach Altdorf im Kanton Uri führte.<sup>151</sup>

Die flache Linthebene war zu Beginn des Untersuchungszeitraums noch geprägt von grossen Landwirtschaftsbetrieben. Insgesamt erfuhr der Erwerbszweig nach dem Zweiten Weltkrieg zugunsten des Industriesektors einen Rückgang.<sup>152</sup> Jedoch war der Kanton Glarus schon im 19. Jahrhundert stark geprägt vom Industriesektor. Zuerst war die Textilindustrie ansässig, die sich bis zum Zweiten Weltkrieg behaupten konnte. Sie wurde dann aber von der Maschinen- und Metallindustrie abgelöst. Diese Unternehmen, die ihre Standorte vor allem in der Region von Ziegelbrücke bis Schwanden hatten, boten vielen Glarnern Arbeit und prägten somit auch deren Mobilität.<sup>153</sup> Das Gebiet von Schwanden nach Linthal war hingegen sehr ländlich geprägt und wies eine geringe Bevölkerungszahl auf.

---

<sup>148</sup> Vgl. ebd.: 194-195.

<sup>149</sup> Vgl. Marti-Weissenbach 2013 (e-HLS).

<sup>150</sup> Vgl. Waldburger, Aeschlimann 2005: 10.

<sup>151</sup> Vgl. Marti-Weissenbach 2003 (e-HLS).

<sup>152</sup> 1941 waren 14,6 % im 1. Sektor beschäftigt und 60,9 % im 2. Sektor; 1960 waren es 8,8 % und 68,8 %. Vgl. Rohr 2015 (e-HLS).

<sup>153</sup> Vgl. ebd.

## 4. 1929 bis 1945: Zwischenkriegszeit und Zweiter Weltkrieg

Das Jahr 1929 gilt, ausgehend vom Börsencrash an der Wallstreet, als Beginn der Weltwirtschaftskrise. Obwohl diese die Schweiz später und weniger stark getroffen hat,<sup>154</sup> beeinflusste sie dennoch die Geschehnisse bei den SBB. Schon die allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten waren nicht förderlich für den Eisenbahnverkehr. Als ab 1931 die für den Tourismus essenziellen ausländischen Gäste ausblieben, bedeutete dies einen signifikanten Rückgang bei den Passagierzahlen.<sup>155</sup> Diese wirtschaftlich schwierige Situation führte bei den SBB ab 1931 zu riesigen Defiziten.<sup>156</sup> Allerdings war das Ausbleiben von Passagieren nicht der ausschlaggebende Grund für die wirtschaftliche Krise der SBB. Als Konsequenz der Rohstoffknappheit im Ersten Weltkrieg, respektive auf die Vervielfachung des Kohlepreises, vollzogen die Schweizerischen Bundesbahnen grosse Elektrifizierungsmassnahmen.<sup>157</sup> Das primäre Ziel war es, sich von den ausländischen Kohleimporten loszulösen. Somit hatte die Schweiz zwar als erstes Land in Europa ein nahezu flächendeckendes elektrifiziertes Eisenbahnnetz, weil die SBB dieses unterfangen aber aus eigener Tasche finanziert hatte, häufte das Unternehmen dadurch einen riesigen Schuldenberg an. In Zusammenhang mit den ausbleibenden Einnahmen führte dies unweigerlich zur Krise.<sup>158</sup> Die zunehmende Konkurrenz durch den Strassenverkehr gilt zwar oftmals auch als Mitfaktor für die Krise, allerdings behauptete sich die Eisenbahn gegenüber der Strasse in den 1930er Jahren relativ gut, was diesen Einfluss relativiert.<sup>159</sup> Die SBB versuchten der Misere entgegenzuwirken. Sie gewährten Rabatte auf Retourfahrten, Familien- und Sonntagsbillets und verkauften billigere Generalabonnemente. Mit dieser Massnahme stiegen zwar die Passagierzahlen, wegen den Vergünstigungen konnten jedoch keine Mehreinnahmen generiert und damit die Krise nicht abgewendet werden.<sup>160</sup> Erst in den Kriegsjahren gelang es den SBB, wieder Gewinn zu machen.<sup>161</sup> Dies ging auf den gesteigerten Güterverkehr zurück. Insbesondere der Transitverkehr nahm im Vergleich zu 1930 um das Vierfache zu, und die daraus resultierenden Mehreinnahmen stiegen von 3,7 Prozent auf 16 Prozent der Gesamteinnahmen.<sup>162</sup> Allerdings reichten die Gewinne nicht aus, um die Schulden abzubauen. Diese wurden erst mit dem neuen SBB-Gesetz von 1944 durch den Bund getilgt.<sup>163</sup> Der Zweite Weltkrieg führte zum totalen Wegfall des internationalen Personenverkehrs. Gleichzeitig nahm der innerschweizerische Bahnverkehr aber zu, dies unter anderem, weil der Treibstoffmangel den Strassenverkehr praktisch lahmgelegt hatte.<sup>164</sup>

Bei den Kriegsmobilmachungen mussten die SBB grosse Truppen- und Materialtransporte bewältigen. In diesem Zeitraum konnten nur 54 Prozent des regulären Fahrplans abgewickelt werden. Da der Fahrplan 1939 aber nur während fünf Tagen und in der zweiten Mobilmachung im Mai 1940 während etwas mehr als eines Monats zum Tragen kam, waren die Auswirkungen auf den Personen-

---

<sup>154</sup> Vgl. Degen 2015a (e-HLS).

<sup>155</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 242.

<sup>156</sup> Vgl. Buchli 2006: 55.

<sup>157</sup> Vgl. Steinmann 2010b: 392.

<sup>158</sup> Vgl. Steinmann 2010a: 75.

<sup>159</sup> Vgl. Mühlethaler 1994: 74; Kirchhofer 2010: 246.

<sup>160</sup> Vgl. Buchli 2006: 101; Kirchhofer 2010: 251.

<sup>161</sup> Vgl. Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1948; SBB Archiv GD\_GS\_SBB18\_159\_01: 48.

<sup>162</sup> Vgl. Forster 2014: 76-77, 83.

<sup>163</sup> Vgl. Steinmann 2010b: 392.

<sup>164</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 184.

verkehr relativ gering.<sup>165</sup> Allerdings mussten die SBB aufgrund der Rohstoffknappheit viele zusätzliche Aufgaben übernehmen, wodurch es auf einigen Strecken zu Einschränkungen kam.<sup>166</sup> Dennoch konnten die SBB während des Krieges ein konstant hohes Angebot für den Personenverkehr bereitstellen. Das Ende des Krieges im Jahr 1945 stellte mit dem neuen Eisenbahngesetz, dem reaktivierten internationalen Personenverkehr und dem Wegfall des Transitgüterverkehrs eine Zäsur dar.

#### **4.1. Allgemeine Erläuterungen zu den Fahrplanbegehren**

Für ein besseres Verständnis, welche Wünsche und Forderungen, aber auch welche Probleme mit den verschiedenen Begehren einhergingen, ist es zweckdienlich, einerseits die Mobilitätsinteressen besser zu erfassen, andererseits auf Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Begehren aufmerksam zu machen.

Anhand der eingereichten Fahrplanbegehren wurde versucht, Rückschlüsse auf die Mobilität der Bevölkerung zu ziehen. Die Begehren zeigen aber nicht den tatsächlichen Zustand, sondern sind vielmehr Ausdruck von Unzufriedenheit und weisen auf Missstände hin. Die Rückschlüsse auf die Mobilität erfolgen folglich auf eine indirekte Weise. Wenn beispielsweise eine Verbindung seit Jahren sehr gut ausgelastet war und ohne Probleme lief, also mit grosser Zufriedenheit von der Bevölkerung genutzt wurde, war dies für die Mobilität der Menschen ein sehr wichtiger Aspekt, aber in den Begehren fand diese Verbindung keine Erwähnung. Die Mobilität auf Basis der Fahrplanbegehren zu untersuchen, richtet den Fokus auf die Probleme und Wünsche, und nicht auf die tatsächlich realisierte Mobilität. Jedoch liessen sich gerade daraus angestrebte Entwicklungen für den öffentlichen Schienenverkehr ableiten.

Auch die jeweiligen Kategorien der Begehren benötigen einige zusätzliche Hinweise. Die Mehrleistungsbegehren rührten einerseits von einer allgemeinen Unzufriedenheit mit dem Fahrplanangebot her und hatten somit das Interesse an einer allgemeinen Verbesserung der Situation. Andererseits war die Forderung an spezifische Interessen oder an Interessensgruppen gebunden. Ein zusätzlicher Zug hatte beispielsweise den Auftrag, Arbeiter zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt zu befördern oder Besuchern einer Abendveranstaltung die Heimkehr zu ermöglichen. Die Liste liess sich mit zahlreichen Beispielen erweitern. Für die SBB bedeuteten solche Forderungen aber immer, dass sie ihre Fahrleistung erhöhen mussten. Dies führte wiederum zu Mehrkosten, und je nach wirtschaftlicher Situation der SBB war dies schwierig umzusetzen. Die zweite Art von Begehren innerhalb dieser Kategorie waren die Forderungen nach Ausdehnung der Fahrstrecke eines Zuges. Die Umsetzung dieser Begehren wirkte für die Gesuchsteller auf den ersten Blick nicht sehr problematisch, versprachen die Begehren doch mit einem geringen Aufwand eine beachtliche Verbesserung zu erzielen. Die Erweiterung einer Zugverbindung um eine Haltestelle konnte diese Ortschaft in den Genuss einer zusätzlichen Verbindung bringen oder es bestanden am neuen Ort gute Anschlussmöglichkeiten. Allerdings waren solche Begehren für die SBB dennoch problematisch. Das lag an der unterschiedlichen Informationsfülle von betriebsinternen und betriebsexternen Fahrplänen, denn die Lokomotiven standen nach einem Einsatz meist nicht still, auch wenn der nächste ausgewiesene Einsatz viel später war. In der Zwischenzeit wurden sie beispielsweise für Rangierarbeiten gebraucht. Es standen aber noch weitere Überlegungen der SBB hinter dem Fahrplanangebot. Jeder Verbindung kam eine Bedeutung oder Aufgabe zu. Wenn eine zusätzliche Verbindung auf einer bestimmten Strecke eingerichtet wurde, hatte dies Auswirkungen auf die folgende Verbindung. Es bestand die Möglichkeit, dass deren Bedeutung geschwächt und so der Betrieb unrentabel wurde.<sup>167</sup>

Die Begehren, die eine Koordination des bestehenden Verkehrs anstrebten, waren auf unterschiedliche Motive zurückzuführen. Das Verlangen von zusätzlichen Halten war meist an lokale oder

---

<sup>165</sup> Vgl. Winter 1988: 82-84.

<sup>166</sup> Vgl. ebd.: 87.

<sup>167</sup> Antwortschreiben an AG von der SBB GD, 06.02.1930; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

höchstens regionale Interessen geknüpft. Die Orte erhofften sich eine bessere Erschliessung und damit eine Aufwertung als Wohn- respektive Arbeitsort. Für die SBB ging ein zusätzlicher Halt meistens auf Kosten einer schnelleren Verbindung. Oftmals bewirkte ein genehmigter Stopp, dass ähnlich grosse Orte dies zum Anlass nahmen, ebenfalls einen Halt zu fordern.

Die Anliegen, die zeitliche Lage eines Zuges zu verändern, standen sehr oft in Zusammenhang mit der Verbesserung von Anschlüssen. So forderten die Gesuchsteller regelmässig die Früher- oder Späterlegung eines Zuges, um einen anderen Zug abzuwarten, respektive um an einem anderen Ort den Anschluss herzustellen. Dies war an Knotenpunkten verschiedener Bahnlinien häufig, aber auch in Regionen, die Verkehrsströme in unterschiedliche Richtungen aufwiesen. Für die SBB waren diese Begehren in einem betriebstechnischen Sinn eine Herausforderung, weil jede Veränderung der zeitlichen Lage auch Anpassungen an anderen Stellen zur Folge hatte. So musste zuerst geprüft werden, ob die Veränderung überhaupt machbar war, und dann, ob sie sinnvoll war. Das bedeutet, wenn etwa durch eine Änderung ein Anschluss gewonnen werden konnte, dafür aber drei andere aufgehoben werden mussten, wurde dem Begehren nicht stattgegeben.

Weiter forderten Gesuchsteller die Anpassung der Fahrzeiten mit dem Ziel, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeiten optimal lagen für den Arbeitsbeginn und den Feierabend oder für den Besuch einer Veranstaltung. Obwohl solche Begehren klar zur Kategorie „Koordination“ gehören, konnten manchmal Mehrkosten für die SBB anfallen. Eine Späterlegung an Randzeiten führte zur Ausdehnung der Betriebszeiten, was wiederum Personalkosten verursachte.

Die Motive für die Forderung nach schnelleren Verbindungen waren relativ offensichtlich. Die Umsetzung stellte sich für die SBB etwas komplexer dar. Denn obwohl die SBB im Grunde schnellere Verbindungen befürworteten, konnten dennoch nicht alle Begehren bewilligt werden. Denn gerade die Aufhebung von Zwischenhalten war bei den betroffenen Regionen alles andere als erwünscht und verursachte starken Widerstand. Zudem stellte sich auch hier die Frage der betriebstechnischen Machbarkeit.

## 4.2. Mobilitätsinteressen anhand der Fahrplanbegehren

Quantitative Berechnungen ermöglichen die Mobilitätsinteressen hinter den Fahrplanbegehren besser einzuordnen und vor allem zwischen den unterschiedlichen Zeitabschnitten sowie zwischen den Kantonen zu vergleichen. Die Anzahl an eingereichten Begehren pro Jahr lässt bereits Rückschlüsse auf das grundlegende Interesse der Bevölkerung in den Kantonen, sich an der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen, zu, aber gleichzeitig ist die Anzahl der Begehren auch ein Mass für Unzufriedenheit gegenüber dem Fahrplanangebot der SBB.

Tab. 1: Anzahl eingereichte Begehren 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.<sup>168</sup>

Kanton	Begehren total	untersuchte Jahre	Begehren pro Jahr
Aargau	538	17	31,65
Basel-Stadt	123	17	7,24
Glarus	63	13	4,85

Aus der Tabelle geht hervor, dass der Kanton Aargau mit sehr grossem Abstand am meisten Begeh-

<sup>168</sup> Berechnungen basieren auf den Quellen: SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_02; GD\_PV\_SBB10\_023\_01; GD\_PV\_SBB10\_024\_01; GD\_PV\_SBB10\_024\_02; KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_01; KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_04. [im Folgenden: FB 1929-1945].

ren einreichte. Die Betrachtung anderer Kantone als Vergleichsgrösse zeigt, dass nur die Kantone Zürich und Bern ähnlich viele Begehren einreichten, obwohl sie viel bevölkerungsreicher waren. Der Annahme, dass die Berner Bevölkerung nicht mehr Begehren an die SBB stellten, weil dort diverse Privatbahnen existierten, gilt es entgegenzuhalten, dass der heutige Kanton Jura und das Laufental damals noch Berner Kantonsgebiet waren und mit der Strecke zwischen Biel und Basel über eine bedeutende Verbindung verfügte.<sup>169</sup> Auf der Basis dieses Kurzvergleichs kann dem Kanton Aargau also ein überdurchschnittliches Interesse an den Fahrplanbegehren attestiert werden. Die Anzahl der Begehren in den Kantonen Basel-Stadt und Glarus entsprach etwa den Erwartungen. Basel zeigte aufgrund seiner höheren Einwohnerzahl grösseres Interesse als das viel kleinere Glarus. Wegen der innerkantonalen Bahnstrecke herrschte auch dort ein aktives Interesse an der Fahrplangestaltung. Sowohl im Aargau als auch in Basel wurden jedes Jahr Begehren eingereicht, was darauf schliessen lässt, dass ein kontinuierliches Bedürfnis nach Verbesserungsmöglichkeiten und Anpassungen vorhanden war. Die Vertreter des Kantons Glarus hingegen beanstandeten in vier von 17 Jahren nichts am Fahrplanentwurf.

Die Forderungen in der Zeit zwischen 1929-1945 waren in den drei Kantonen recht unterschiedlich verteilt.

*Tab. 2: Relative Häufigkeit der Begehren nach Kategorie 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.*

Kategorie	Aargau	Basel-Stadt	Glarus
Mehrleistung	29,7 %	66,7 %	52,4 %
Koordination des Bahnverkehrs	68,2 %	32,5 %	44,4 %
Sonstiges	1,5 %	0,8 %	3,2 %

Die Bevölkerung im Kanton Aargau nahm das Leistungsangebot der SBB viel weniger mangelhaft wahr, als in Glarus und vor allem in Basel. Die Entwicklung des Fahrplans sollte in Richtung Optimierung des Status quo gehen. Dieses Ergebnis kann durchaus mit der kantonalen Infrastruktur in Zusammenhang gebracht werden. Die grosse Streckenvielfalt, die organisch gewachsen war, bot auf der einen Seite bereits ein grosses Angebot, auf der anderen Seite stellte sich die Ausarbeitung von sauberen Anschlüssen als schwierig heraus. Die Auswirkungen davon werden im Kapitel 4.2.1. genauer betrachtet. Die Interessenten in Basel legten hingegen den Fokus ganz klar auf den Ausbau des Fahrplanangebots. Dass in einem Kanton ohne eigene Strecken die Koordination des Verkehrs keine Priorität hat, erscheint verständlich. Hingegen würde die Stadt Basel als Metropolregion von einem Ausbau der Verbindungen besonders profitieren. In Glarus war das Bild etwas ausgeglichener. Grundsätzlich forderten die kantonalen Vertreter eine Mehrleistung, aber sie thematisierten auch immer wieder die Koordination des Schienenverkehrs. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Kategorien noch weiter aufgeschlüsselt, um die Aussagen zu verfeinern und vor allem zu verifizieren.

### Mehrleistungen

Es gilt einzuschätzen, ob diese Begehren vermehrt der Berufs- oder Freizeitmobilität angehörten, ob die Interessen eher im Regional- oder Fernverkehr lagen, oder ob gewisse Gebiete im Mittelpunkt standen.

Im Kanton Aargau betrafen die Begehren sowohl die Berufs- wie auch die Freizeitmobilität. Bei den Begehren, die in ihrer Begründung einen direkten Hinweis zur Mobilitätskategorie enthielten, war der Anteil an beruflicher Mobilität höher.<sup>170</sup> Bei der Auswertung aufgrund der zeitlichen Lage der

<sup>169</sup> Vgl. Antworten auf Regierungsbegehren der Fahrpläne von 1929-1934; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01.

<sup>170</sup> AG: BdH BM 12,5 % zu FM 5 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

geforderten Verbindungen zeigt sich ein grösseres Interesse an der Freizeitmobilität.<sup>171</sup> Die beiden Teilanalysen deuten auf ein ausgeglichenes Verhältnis von Berufs- und Freizeitmobilität hin. Viel klarer ist hingegen die Zuordnung zum Regionalverkehr und Fernverkehr anhand der Destinationen. Die Begehren betrafen zwar alle Regionen des Kantons, gefordert wurden aber fast nur innerkantonale Verbindungen oder Verbindungen nach Basel oder Zürich aus den umliegenden Gebieten. Der Wunsch nach mehr Verbindungen in entferntere Gebiete wie Bern kam zwar durchaus vor, solche Begehren waren aber viel seltener.<sup>172</sup> Folglich dominierte das Interesse am Regionalverkehr.

Die Basler Bevölkerung forderte tendenziell stärker den Ausbau der Freizeitmobilität.<sup>173</sup> Dies ging insbesondere mit geforderten Verbindungen in den Jura einher, worauf noch speziell eingegangen wird. Ansonsten dominierten Verbindungen in andere grosse Städte. Folglich waren die Mehrleistungsbegehren in Basel auf die Verbesserung des Fernverkehrs ausgerichtet.<sup>174</sup>

In Glarus war das Interesse an Freizeit- und Arbeitsmobilität ziemlich ausgeglichen.<sup>175</sup> Zurückzuführen ist dies auf die touristische Bedeutung von Glarus. Insbesondere der Ferienort Braunwald war zu dieser Zeit bedeutend.<sup>176</sup> Für das Interesse an der Arbeitsmobilität sprach die stark entwickelte Industrie in Glarus. Klar ist hingegen, dass die Begehren vor allem den innerkantonalen Verkehr betrafen.

## Koordination

Fragen der Koordination spielten in den Begehren bis 1945 eine zentrale Rolle, wenn auch nicht in jedem der untersuchten Kantone in gleichem Ausmass. Die Verteilung der Themen innerhalb dieser Kategorie gestaltet sich wie folgt:

*Tab. 3: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.*

<b>Koordination: Art der Begehren</b>	<b>Aargau (63,0 %)</b>	<b>Basel-Stadt (32,5 %)</b>	<b>Glarus (44,4 %)</b>
Zusätzlicher Halt	17,2 %	1,6 %	6,3 %
Änderung der zeitlichen Lage	41,5 %	23,6 %	30,2 %
Schnellere Verbindung	4,2 %	7,3 %	7,9 %

Die Frage, ob die Koordinationsbegehren nun vermehrt der Arbeits- oder Freizeitmobilität entsprangen, kann nur tendenziell beantwortet werden. In den Quellen lassen sich noch weniger explizite Hinweise zur Zugehörigkeit finden als bei den Mehrleistungsbegehren. Auch die Zuordnung in Bezug auf die zeitliche Lage ist weniger deutlich. Ein Grund dafür liegt sicher auch darin, dass viele Begehren nicht mit der primären Absicht gestellt wurden, die Freizeit- oder Arbeitsmobilität zu verbessern, sondern schlicht auf die Verbesserung des öffentlichen Schienenverkehrs abzielten. Zudem mussten Begehren, die nicht direkt Mehrkosten verursachten, auch weniger überzeugend sein in ihrer Be-

<sup>171</sup> AG: BzL BM 33,7 % zu FM 43,1 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>172</sup> Nur 4,4 % der Begehren dieser Kategorie betrafen Destinationen wie Bern, Biel oder Tessin. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>173</sup> BS: BdH FM 13,3 % zu BM 3,7 %; BS: BzL FM 46,3 % zu BM 23,1 % Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>174</sup> Nur 8,5 % der Begehren dieser Kategorie betrafen nicht andere Städte oder den Jura. (Im Regionalverkehr wurde der Ort Gelterkinden mehrmals erwähnt). Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>175</sup> GL: BdH BM 20,8 % zu FM 20,8 %. Die Analyse der BzL ergab für beide Kategorien Werte über 40 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen. FB 1929-1945.

<sup>176</sup> Marti-Weissenbach 2003 (e-HLS).

gründung. Da konnte ein Hinweis auf einen fehlenden Anschluss ausreichen und musste beispielsweise nicht noch damit begründet werden, dass eine Schulklasse ansonsten viel später nach Hause kam. Aus den nun weniger prägnanten Daten konnte in den Kantonen Aargau und Basel-Stadt dennoch eine klare Tendenz zu Gunsten der Berufsmobilität festgestellt werden.<sup>177</sup> In Glarus war die Verteilung etwas ausgeglichener.<sup>178</sup>

Bei den Koordinationsbegehren macht eine Einteilung in Regional- und Fernverkehr weniger Sinn als bei den Mehrleistungen. Dies deshalb, weil viele Begehren an einzelne Stationen oder Orte geknüpft waren, und dabei die Strecke gar nie erwähnt wurde. Wenn gewisse Gebiete häufig im Zusammenhang mit Begehren genannt wurden, werden die Analysen punktuell bei den Unterkategorien angebracht.

Die Entwicklungsrichtung, die von den kantonalen Vertretern in Bezug auf die Koordination des Fahrplans gefordert wurden, war in den Kantonen recht unterschiedlich. Im Aargau haben sich zwei Aspekte als zentral erwiesen: Die Änderung der zeitlichen Lage und das Verlangen nach zusätzlichen Halten. Ersteres war einerseits auf die zahlreichen Firmen zurückzuführen, welche die Fahrzeiten mit den Arbeitszeiten koordinieren wollten,<sup>179</sup> andererseits sollte dadurch oftmals ein Anschluss mit einem anderen Zug hergestellt werden. Dieses Interesse war im Aargau im Vergleich zu den anderen Kantonen besonders ausgeprägt und kann mit der Bahninfrastruktur und den regionalen Begebenheiten in Verbindung gebracht werden.<sup>180</sup> Die zahlreichen Forderungen nach zusätzlichen Halten stammten vor allem aus den mittelgrossen Städten Baden, Brugg und Zofingen. Ziel war es, mehr Schnellzugshalte zu erwirken.<sup>181</sup>

Die vom Kanton Basel an die SBB weitergegebenen Koordinationsbegehren, die ja nicht besonders zahlreich waren, forderten vor allem zeitliche Anpassungen auf den Fernverkehrsstrecken nach Bern und Zürich. Dies stand insbesondere im Zusammenhang mit Geschäftsreisenden.<sup>182</sup> Mit dem Zweiten Weltkrieg kam es in Bezug auf die Strecke Richtung Westschweiz zu Forderungen nach schnelleren Verbindungen.<sup>183</sup> Zu jener Zeit musste wegen Energieknappheit zeitweise die Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden.<sup>184</sup>

In Glarus war die Anpassung auf der Strecke zwischen Ziegelbrücke und Linthal absolut zentral, worauf in Kapitel 4.2.3. näher eingegangen wird. Es wurden aber auch Begehren eingegeben mit der Forderung, Ziegelbrücke müsse besser an die Schnellzugsverbindungen von und nach Zürich angeschlossen werden. Dabei hatten die Gesuchsteller auch die internationalen Züge im Visier. Diese verkehrten mit nur wenigen Zwischenhalten. Wenn ein Ort oder eine Region einen solchen Halt zugesprochen bekam, bedeutete dies einen grossen Prestigegewinn und liess auf internationale Gäste hoffen.<sup>185</sup>

---

<sup>177</sup> BS: BdH BM 7,5 % zu FM 5 %; BzL BM 32,5 % zu FM 15 %. AG: BdH BM 6,3 % zu FM 1,9 %; BzL BM 23,4 % zu FM 10,4 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>178</sup> GL: BdH BM 7,1 % zu FM 14,2 %; BzL BM 42,9 % zu FM 12,5 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>179</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 02.05.1935; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 4-5.

<sup>180</sup> Von den Begehren „Änderung der zeitlichen Lage“ standen im AG 50,8 % (n=120) in Zusammenhang mit der Herstellung von Anschlüssen. In BS waren es nur 37,9 % (n=11) und in Glarus 38,8 % (n=7). Vgl. Kapitel 4.2.1. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen. FB 1929-1945.

<sup>181</sup> 39,0 % der geforderten Halte wurden von diesen drei Orten eingegeben. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>182</sup> Ein Drittel dieser Begehren bezog sich auf die beiden Strecken. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>183</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 09.02.1940 und Antwortschreiben an BS von SBB GD 01.02.1943; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>184</sup> Vgl. Winter 1985: 202.

<sup>185</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 21.01.1932 und Antwortschreiben an GL von SBB GD, 28.01.1933; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01.



#### 4.2.1. Aargau: Regionale Vielfalt im Eisenbahnverkehr

Ein dominierendes Thema der Fahrplanbegehren für die gewählte Periode zu finden, stellt sich für den Kanton Aargau als schwierig heraus. Das hohe Interesse an der Fahrplangestaltung – es wurden 538 Begehren eingereicht – und das weit verzweigte Streckennetz waren die Gründe für die Vielfalt der Begehren. Schon im vorherigen Kapitel wurde ersichtlich, dass im Kanton Aargau die Mehrheit der Begehren eine Koordination des Fahrplans forderte. Jedoch unterschieden sich die Wünsche je nach Region aufgrund der Infrastruktur, der geografischen Lage zwischen den Städten Basel, Bern und Zürich sowie aufgrund der Motive hinter den Begehren. Daraus kann geschlossen werden, dass die regionale Vielfalt dominierend war. Welche Probleme damit einhergingen, soll nachfolgend ausgeführt werden.

Wie schon beschrieben, standen viele Begehren, die eine Änderung der Fahrzeiten forderten, in Zusammenhang mit der Verbesserung von Anschlüssen. Im Aargau betraf es 22,3 Prozent aller Begehren.<sup>186</sup> Es ging dabei nicht immer nur darum, Anschlüsse herzustellen, sondern manchmal auch darum, diese wiederherzustellen.<sup>187</sup> Dies untermauert die Probleme der Fahrplangestaltung auf dem weitverzweigten Streckennetz des Kantons Aargau. Für die Fahrplangestalter der SBB schien es unmöglich, alle Möglichkeiten abzudecken, und Änderungen führten zwangsläufig zur Benachteiligung einer Region oder Interessensgruppe.

Die Problematik des Anschlussverkehrs bezog sich insbesondere auf die Knotenpunkte der verschiedenen Bahnstrecken, sprich auf die Bahnhöfe, wo auf andere Linien umgestiegen wurde. Besonders häufig wurden die Orte Aarau, Brugg, Koblenz, Stein-Säckingen, Suhr, Lenzburg, Turgi und Wildegg genannt.<sup>188</sup> Wenig überraschend deckten sich diese Orte mit den Übergangsbahnhöfen der verschiedenen Bahnstrecken, die im Kapitel 3. beschrieben wurden. Die Begehren beschränkten sich jedoch nicht nur auf aargauische Knotenpunkte. Olten, der schweizerische Knotenpunkt par excellence, war der meistgenannte Ort, um Anschlüsse herzustellen. Die Begehren für Olten hatten meist den Zweck, einen guten Anschluss auf die Fernverkehrszüge zu gewährleisten. So reichte die Kantonsregierung beispielsweise im Jahr 1938 ein Begehren ein, das am Morgen einen Zug von Aarau nach Olten forderte, um einen Anschluss auf den Schnellzug Basel-Bern herzustellen.<sup>189</sup> Die SBB hatten oftmals grosse Mühe, solche Anschlüsse an Fernverkehrszüge zu realisieren, weswegen 41,9 Prozent dieser Begehren aus betriebstechnischen Gründen abgelehnt wurden.<sup>190</sup> Das obgenannte Beispiel war da keine Ausnahme. Mehrere Gründe führten zu dessen Ablehnung. Zum einen wollten die SBB die Fahrzeiten des Schnellzuges zwischen Basel und Bern nicht anders legen, da dies von den Reisenden aus Basel schlecht aufgenommen worden wäre. Zum anderen fuhren von sechs bis acht Uhr bereits drei Züge von Aarau nach Olten. Für einen weiteren Zug gab es erstens keine Kundschaft, und zweitens stand kein Material zur Verfügung. Zuletzt waren zur gewünschten Reisezeit alle Gleise in Olten belegt.<sup>191</sup> Dies verdeutlicht die Tatsache, dass die Fahrplangestalter der SBB gerade an solchen Knotenpunkten, insbesondere in Olten und Zürich, bereits an ihre planerischen Grenzen kamen. Begehren zur Verbesserung von Anschlüssen hatten in der Regel mehr Erfolg, wenn sie für kleine Bahnhöfe auf Nebenlinien gestellt wurden. Hier waren die Gleisbelegungen weniger dicht, was mehr Freiheiten zuliess. Da diese Gebiete weniger Passagiere beförderten, war die Bereitschaft der SBB höher, zu Gunsten eines Anschlusses eine Wartezeit an einem anderen Ort einzulegen.<sup>192</sup> Die Anschlussproblematik zeigte sich nicht nur an den Umsteigebahnhöfen, sondern auch zu Tageszeiten

---

<sup>186</sup> In GL waren es 9,5 % und in BS 7,3 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>187</sup> Vgl. Antwortschreiben AG von SBB GD, 12.12.1930; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01 und Antwortschreiben AG von SBB GD, 03.02.1942; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>188</sup> Auf diese genannten Orte entfielen 45,7 % aller Begehren, die eine Verbesserung der Anschlüsse forderten. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>189</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 28.01.1938; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 2.

<sup>190</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>191</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 28.01.1938; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 4.

<sup>192</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 29.01.1938; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 5.

mit hoher Verkehrsdichte. Zu den Hauptverkehrszeiten, also zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 17 und 19 Uhr,<sup>193</sup> waren Veränderungen kaum durchzusetzen. Folglich stellte sich die Koordination des Regionalverkehrs aufgrund der weitvernetzten Strecken des Kantons Aargau als problematisch heraus, was sich an den zahlreichen Begehren zur Verbesserung der Anschlüsse zeigte.

Die regionale Vielfalt bezog sich im Aargau neben dem Streckennetz auch auf die Siedlungsstruktur. Daraus resultierten ganz unterschiedlichen Interessen, die sich oftmals diametral zueinander verhielten. Dies zeigt die Analyse der Entscheide der SBB zu den Begehren. Negative Entscheide konnten damit begründet werden, dass die Änderung für eine andere, grössere Interessensgruppe negative Auswirkungen gehabt hätte, oder dass sich die Begehren widersprachen. So wurden im Aargau 7,2 Prozent aller eingereichten Begehren aus eben diesen Gründen abgewiesen, während es in Basel 4,1 Prozent und in Glarus 3,2 Prozent waren.<sup>194</sup>

Während Glarus und Basel oftmals mit ausserkantonalen Interessensgruppen zu kämpfen hatten, handelte es sich im Aargau zumeist um kantonale oder zumindest regionale Interessensvertreter. Besonders zu den Hauptreisezeiten des Pendlerverkehrs entstanden Probleme. Aufgrund der Siedlungsstruktur im Aargau gab es verschiedene Wohn- und Industriegebiete, die durch unterschiedliche Arbeitszeiten ganz andere Bedürfnisse generierten. Daraus resultierten oftmals Fahrplanprobleme. Ein exemplarisches Beispiel dafür ist ein Begehren einer Firma aus Zofingen, das die Früherlegung eines Zuges auf der Strecke Olten-Zofingen forderte, damit die Ankunft auf den Arbeitsbeginn gut abgestimmt war. Die SBB lehnte es ab, weil dies nur für eine Gruppe von 70 bis 80 Leuten förderlich gewesen wäre, während 350-390 Pendler, die von Zofingen nach Olten fuhren, eine Verschlechterung ihrer Reisebedingungen erfahren hätten.<sup>195</sup> Dies war exemplarisch für Zofingen, das sowohl über grössere Industrie wie auch über ein grosses Wohngebiet verfügte.<sup>196</sup>

Auch die Schuhfirma Bally stellte oftmals Begehren, um die Abfahrts- respektive Ankunftszeiten für ihre Mitarbeiter anzupassen. Der Firmensitz lag zwar knapp neben der Kantonsgrenze im solothurnischen Schönenwerd, viele Arbeiter kamen jedoch aus dem benachbarten Aargau. Deswegen wurden die Begehren auch über den Kanton Aargau eingereicht. Thema war insbesondere der Arbeitsschluss am Samstagmittag.<sup>197</sup> Es stellten aber nicht alle Firmen zur gleichen Zeit ihre Arbeit ein, was zu Koordinationsschwierigkeiten führte. So stand der Abonnentenzug<sup>198</sup> für die Mitarbeiter der Firma Bally auch den SBB-Werkstätten und zehn weiteren Firmen mit ca. 1'400 Abonnenten in Olten zur Verfügung. Eine zeitliche Verschiebung wurde aber abgelehnt, weil „ein weiteres Hinausschieben [...] zu Protesten führen [würde], sowohl seitens der Arbeitgeber wie der Arbeitnehmer, ganz besonders der Firmen mit Arbeitsschluss von 11.15-11.50.“<sup>199</sup> Auch hier war eine Interessensgruppe mit entgegengesetzten Vorstellungen grösser und gewichtiger und durfte nicht übergangen werden. Das Problem der unterschiedlichen Arbeitszeiten bei der Fahrplangestaltung wurde schon in der zeitgenössischen Literatur aufgegriffen. So schlug Spörri vor, dass eine einheitliche Arbeitsregelung die Lösung für eine rationelle Zugauslastung und somit für einen mehrheitlich befriedigenden Fahrplan sei.<sup>200</sup> Aufgrund der unterschiedlichen regionalen Interessen schien diese Lösung doch etwas utopisch.

Auch die Begehren, die einen zusätzlichen Halt forderten, waren Ausdruck von regionalen Interessen. Neben den schon beschriebenen mittelgrossen aargauischen Städten, welche diese Forderungen stellten, um ihre Stadt aufzuwerten, stellten auch bevölkerungsärmere Gebiete solche Begehren.

---

<sup>193</sup> Vgl. Gutersohn 1940: 53.

<sup>194</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>195</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 06.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: [2]

<sup>196</sup> Dabei handelte es sich wohl um die Druckerei Ringier. Vgl. Lüthi 2015 (e-HLS).

<sup>197</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 06.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01 und Antwortschreiben an AG von SBB GD, 30.01.1936; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02 und Antwortschreiben an AG von SBB GD, 09.02.1940; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>198</sup> Bezeichnung für Züge des Berufsverkehrs. Vgl. Linden 1966: 18.

<sup>199</sup> Antwortschreiben an AG von SBB GD, 06.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 1-2.

<sup>200</sup> Vgl. Spörri 1941: 148.

Beispielsweise sahen sich Bewohner des Fricktals so schlecht angeschlossen, dass sie sich einfach eine grundsätzliche Verbesserung wünschten. Das Hauptproblem waren die fehlenden Verbindungen nach Basel in Zusammenhang mit der Arbeitsmobilität. Die Begehren wurden aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Die SBB wiesen darauf hin, dass das untere Fricktal (Region um Rheinfelden) eine andere Ausrichtung hatte als das obere Fricktal (Region um Frick). Während sich das untere Fricktal vornehmlich auf Basel ausrichtete, bestand im oberen Fricktal zwar ein Interesse von Arbeitnehmern an guten Anschlüssen nach Basel, aber für Schüler und eine Gruppe von Geschäftsleuten waren Anschlüsse nach Aarau und Brugg wichtiger, dies wegen den Verbindungen nach Zürich respektive Bern.<sup>201</sup> Die Beschaffenheit des Kantons führte zu ganz unterschiedlichen Bedürfnissen, die sich also auf die Fahrplanentwicklung der SBB auswirkten. Als Resultat dieser Vielfalt traten Unzulänglichkeiten in der Schaffung von Anschlüssen auf, meistens aufgrund von betriebstechnischen Problemen, aber oftmals auch wegen entgegengesetzter regionaler Interessen. Dadurch unterschied sich der Kanton Aargau stark von den beiden anderen untersuchten Kantonen, denn dort versuchten die Kantonsregierungen ihre Interessen gegenüber anderen Kantonen, respektive den SBB, durchzusetzen. Die Regierung in Aarau vertrat also keine Einheit, sondern musste die unterschiedlichen regionalen Wünsche weitergeben. Ohne auf die politischen Strukturen und die Organisation der Verwaltung im Kanton Aargau weiter einzugehen, deuteten die Begehren darauf hin, dass der Kanton eine relativ kleine Rolle bei der Koordination der Fahrplangestaltung einnahm. Es wurde vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement darauf hingewiesen, dass einige Kantone keine richtige Sondernierung machten, und dadurch wurden „von ein und derselben Amtsstelle Begehren angebracht, die sich gegenseitig widersprechen.“<sup>202</sup> Dass der Kanton Aargau einer dieser Kantone war, belegt folgendes Antwortschreiben der SBB aus dem Jahr 1929: „Diese 4 Begehren, die wie Sie selber sagen, sich zum Teil widersprechen, müssen zusammen behandelt werden.“<sup>203</sup> Der Regierung war zwar bewusst, dass sich die Begehren widersprachen, sie wurden dennoch gestellt mit dem Wissen, dass eine Gutheissung völlig ausgeschlossen war.

Im Kanton Aargau dominierten in diesem untersuchten Zeitabschnitt viele regionale Interessen in der Fahrplangestaltung. Dies verhinderte eine gesamtkantonale Entwicklungsrichtung hinsichtlich des Fahrplans, was wiederum die Verhandlungsposition gegen ausserkantonale und bundespolitische Interessen verschlechterte. Der Kanton Aargau beschränkte sich dadurch auf innerkantonale Mobilitätsinteressen.

#### 4.2.2. Basel: Freizeit und Ausflugsverkehr

Auffällig bei den Begehren des Kantons Basel-Stadt war das starke Interesse am Freizeitverkehr, und damit unterschied er sich von den anderen Kantonen ab. Eine aufkommende Freizeitmobilität, verbunden mit dem Tourismus, war für jene Zeit besonders prägend. Ausgehend von den 1880er Jahren bis zum Ersten Weltkrieg erlebte der Tourismus in der Schweiz dank ausländischen Gästen eine Glanzzeit. Die Alpen wurden als Reiseland entdeckt, und die Infrastruktur wurde in jener Zeit umfänglich ausgebaut. Es entstanden viele Bergbahnen, die auch mit technischen Neuerungen wie Zahnrad- oder Standseilbahnen schwer zugängliche Regionen erreichbar machten. Bergsteigen und Wandern wurden als sportliche Aktivitäten immer beliebter.<sup>204</sup> Diese Entwicklung fand aber auch bei der Schweizer Bevölkerung statt. Einerseits verdienten sie in der Tourismusbranche Geld, andererseits wurden sie auch zu Gästen im eigenen Land. Gerade das wohlhabende städtische Bürgertum zeigte Gefallen an der neu entdeckten Natur.<sup>205</sup> Der Erste Weltkrieg brachte eine drastische Wende

<sup>201</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 13.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 4-7.

<sup>202</sup> Vgl. Brief vom EPED an die Kantonsregierungen, 14.09.1923; BAR E4110B#1986/81#92.

<sup>203</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 12.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 9-10.

<sup>204</sup> Vgl. Frey, Schiedt 2003: 219.

<sup>205</sup> So stammen beispielsweise die Gründer der Schweizerischen Nationalparks aus dem Basler Bürgertum. Vgl. Kupper 2012: 68-90.

für den Tourismus in der Schweiz, und die schwierigen Verhältnisse blieben auch nach Kriegsende bestehen. Gerade die Weltwirtschaftskrise führte nochmals zu einem Rückgang von ausländischen Gästen, wodurch sich aber gleichzeitig die Bedeutung des inländischen Gastes erhöhte.<sup>206</sup> Die Reduktion von Bahnpreisen und der aufkommende Wintertourismus führten auch in dieser schwierigen Periode zu einer zwischenzeitlichen Zunahme des Fremdenverkehrs.<sup>207</sup> In Basel waren die Voraussetzungen gegeben, um ebenfalls Teil dieser Entwicklung zu sein. Einerseits war Basel das geografische und verkehrstechnische Tor zum Ausland, andererseits war eine bürgerliche Gesellschaftsschicht vorhanden, welche die Rolle als inländische Touristen übernehmen konnte.

Die Auswertung der Begehren zeigt auf, dass gut ein Viertel der Begehren einen direkten Bezug zum Freizeitverkehr aufwies.<sup>208</sup> Dazu kommen noch weitere Begehren, die aufgrund der zeitlichen Lage ebenfalls eher der Freizeit- als der Arbeitsmobilität zuzurechnen sind. Schon ab 1929 waren Reisen in die Berge ein reges Thema in den Basler Fahrplanbegehren. Dabei stand aber nicht die Entdeckung der Alpen im Vordergrund, sondern die des Juras. So wurden Züge für den ‚Sport- und Ausflugsverkehr‘ von Basel nach Malleray in der Vallée de Tavannes gefordert.<sup>209</sup> Die Züge sollten am Sonntagmorgen um 6:30 Uhr als Eilzug ohne Halt bis Delémont und anschliessend über Moutier mit einer Ankunft um 7:58 Uhr in Malleray weiterverkehren.<sup>210</sup> Am Abend sollte der Zug ab Moutier wieder nach Basel zurückfahren mit einer Ankunftszeit um 18:55 Uhr. Diese Sonderzüge waren für die Wintermonate geplant und wurden auch von der SBB mit günstigeren Tickets geführt.<sup>211</sup> Die Vertreter aus Basel wollten den Zug nicht nur im Winter. Das Angebot sollte auch auf den Sommer ausgedehnt werden.<sup>212</sup>

Der Jura gehörte nicht zu den bedeutendsten Tourismusgebieten. Gerade für den Wintersport nahmen die alpinen Ferienorte eine dominierende Stellung ein.<sup>213</sup> Die Fahrplanbegehren zeigten aber, dass der Jura als regionales Ausflugsziel durchaus wichtig war. Insbesondere für Tagesausflüge konnte das Gebiet schnell erreicht werden. Die Alpen waren für die Basler ‚Tagesausflügler‘ aufgrund der längeren Reisezeit weniger interessant. Dass die Reisezeit eine wichtige Rolle spielte, war auch dem Wunsch nach einer schnellen und direkten Verbindung zu entnehmen. Die SBB zeigten sich mit der Führung der Eilzüge im Winter einverstanden.<sup>214</sup> Zudem wurden diese ‚Sportzüge‘ auch als Massnahme zur Förderung des Eisenbahnverkehrs gesehen, und aus diesem Grund wurden die Fahrkarten zu einem vergünstigten Tarif angeboten.<sup>215</sup> Es war also im Sinne der SBB, den Freizeitverkehr in den Jura zu fördern. Das Fahrgastaufkommen musste zudem gross genug sein, damit der Zug ab Basel ohne Halt geführt werden würde. Allerdings war den SBB auch bewusst, dass solche Ausflugs- und Sportzüge sehr starken witterungsbedingten Schwankungen unterlagen. So waren an schönen Tagen Zusatzzüge notwendig, deren regelmässiger Betrieb aber zu teuer gewesen wäre.<sup>216</sup> Auch den Versuch des Kantons, das Winterangebot auf den Sommer auszuweiten,<sup>217</sup> lehnten die Fahrplanverantwortlichen der SBB ab. „Wir sind nach wie vor der Ansicht, dass die bestehenden Züge nach dem Jura für den Sommerausflugsverkehr, der sich im Gegensatz zum Winter nicht auf einzelne Züge konzentriert, zu genügen vermögen und bedauern, weitere Mehrleistungen vorläufig nicht übernehmen zu können.“<sup>218</sup>

---

<sup>206</sup> Vgl. Burgener 2012: 58-62.

<sup>207</sup> Vgl. Tissot 2013 (e-HLS).

<sup>208</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>209</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 13.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>210</sup> Vgl. ebd.

<sup>211</sup> Vgl. ebd.

<sup>212</sup> Vgl. ebd.: 3.

<sup>213</sup> Vgl. Müller 2011b (e-HLS).

<sup>214</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 13.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>215</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 02.02.1932; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2; Buchli 2006: 101.

<sup>216</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 13.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>217</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD: 31.01.1933; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>218</sup> Ebd.

Das Interesse an Ausflügen liess auch während des Zweiten Weltkriegs nicht nach. Im Fahrplanentwurf 1943 sahen die SBB vor, die Sportzüge als regelmässige Verbindungen fallen zu lassen. In Basel regte sich Widerstand gegen dieses Vorhaben. Die SBB lehnten das Begehren zwar ab, willigten aber ein, bei erwartetem Grossandrang Entlastungszüge zu führen.<sup>219</sup> Für Basel war die Freizeitmobilität folglich auch während des Zweiten Weltkrieges wichtig, und die SBB nahmen dabei eine bedeutende Rolle ein. Diese Entwicklung deckt sich auch mit der Feststellung von Burgener, dass es in der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges zu einer allgemeinen Steigerung der Mobilität kam, und dass diese auf inländische Gäste zurückzuführen war.<sup>220</sup> Finanzielle Anreize wie die Schaffung von Ferienabonnements und Ausflugbillets waren mitunter ein Grund für diese Entwicklung.<sup>221</sup> Gerade die Ausflugbillets und der Tagesausflug in den Jura beschäftigten die Basler in Bezug auf die Fahrplanbegehren, und vielleicht waren die Reisenden aus Basel mit ein Grund für die von Burgener beschriebenen Zugewinne an Übernachtungen im Jura von 1938 bis 1945.<sup>222</sup> Der Anstieg des inländischen Tourismus kann in den Basler Begehren ohne Zweifel festgestellt werden. Obwohl der Kanton Basel-Stadt geografisch optimal lag, um auch Mobilität von ausländischen Gästen festzustellen, fanden sich im Untersuchungszeitraum in den Begehren keine Hinweise dazu.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach der Ausgestaltung des Ausflugsverkehrs in den anderen Kantonen. In Glarus waren solche Begehren ebenfalls Thema, insbesondere in Bezug auf den Ferienort Braunwald. Zielpublikum waren ‚Winterausflügler‘ aus Zürich. In Glarus führten die SBB im Winter 1928/29 erstmals Sportzüge, allerdings nur probeweise.<sup>223</sup> Da die Passagierzahlen zu bescheiden ausfielen, um einen regelmässigen Betrieb zu gewährleisten, wurden die Züge wieder aufgehoben. Der Kanton versuchte in den folgenden Jahren eine Wiedereinführung einer solchen Zugverbindung zu erreichen.<sup>224</sup> Aufgrund der geringen Passagierzahlen bei den Sonntagsverbindungen im Winter 1934/35, die zwischen acht und 50 Passagieren pro Sonntag lagen, beschlossen die SBB, eine Verbindung nur unter einer Defizitgarantie zu führen.<sup>225</sup> Die Braunwaldbahnen hatten diese zu decken und mussten im folgenden Jahr einen Betrag von CHF 128.20 nachzahlen. Keine der Fahrten war kostendeckend. Daraus liess sich für die SBB auch kein volkswirtschaftliches Bedürfnis ableiten, das eine defizitäre Führung gerechtfertigt hätte.<sup>226</sup> Bei speziellen Anlässen wie einem Skirennen konnten aber Sonderzüge geordert werden.<sup>227</sup>

Aufgrund von geringen Passagierzahlen und finanziellen Defiziten wichen die SBB folglich von ihrem anfänglichen Versuch ab, ähnlich zu Basel den Ausflugsverkehr in Glarus zu fördern. Es gab zudem auch Unterschiede bei den Interessengruppen, welche die Begehren einreichten. In Basel waren es vor allem Bahnkunden aus der Stadt, die hinsichtlich ihres Ausflugsverkehrs Wünsche äusserten; in Glarus hingegen ersuchte die Bevölkerung der Zieldestination, die Fahrpläne für Ausflügler aus den städtischen Ballungsräumen entsprechend kundenfreundlich anzupassen. Dabei konnte Basel aufgrund seiner Grösse<sup>228</sup> und dem vorhandenen Bedürfnis nach Ausflügen eine genügend grosse Nachfrage generieren. Der Ferienort Braunwald versuchte, insbesondere Gäste aus Zürich zu gewinnen. Schlussendlich konnte sich der kleine Ferienort gegen die grösseren Ausflugsziele in Graubünden, die in ähnlicher Zeit erreicht werden konnten, aber nicht behaupten.

---

<sup>219</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 01.02.1943; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: 2.

<sup>220</sup> Vgl. Burgener 2012: 64-65.

<sup>221</sup> Vgl. Schumacher 2002: 323.

<sup>222</sup> Vgl. Burgener 2012: 66.

<sup>223</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 04.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>224</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 21.01.1932 und Antwortschreiben an GL von SBB GD, 02.02.1934; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>225</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 20.01.1935; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 3.

<sup>226</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 21.01.1936; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 2.

<sup>227</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 20.01.1935; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 2.

<sup>228</sup> Basel war die zweitgrösste Stadt der Schweiz und hatte im Jahr 1930 155'030 Einwohner. Vgl. Eidgenössisches Statistisches Amt 1945: 19.

In Kanton Aargau wurden keine Begehren angebracht, die sich auf Ausflüge mit Sportzügen bezogen. Einen Erklärungsansatz dafür findet sich im Vergleich mit den anderen untersuchten Kantonen. Der Kanton Aargau verfügte über keine klassischen Ausflugsdestinationen, geschweige denn über einen Wintersportort. Im Vergleich mit Basel verfügte der Aargau auch nicht über eine genug grosse Metropole, die genügend Kundschaft für die Führung von regelmässigen Sportzügen bereitstellte. Ein Sonderzug mit mehreren Halten hätte zu langen Fahrzeiten geführt, was sich negativ auf die Attraktivität des Angebots ausgewirkt hätte. Wahrscheinlich wurde der Ausflugsverkehr im Aargau über die regulären Verbindungen abgewickelt.

#### 4.2.3. Glarus: Innerkantonaler Verkehr

Die Anzahl an eingereichten Begehren war mit 63 geringer als in den anderen untersuchten Kantonen, was aufgrund der Einwohnerzahlen wenig überrascht.<sup>229</sup> Für die Bevölkerung von Glarus gab es dennoch zwei wichtige Gründe zur Partizipation an der Fahrplangestaltung: einerseits der Anschluss des Kantonsgebiets über den Halt in Ziegelbrücke an die Hauptstrecke von Zürich nach Chur, respektive über Sargans nach Österreich, andererseits die vollständig im Kanton liegende Strecke von Ziegelbrücke nach Glarus und Linthal. Die Analyse hat ergeben, dass gut zwei Drittel der Begehren den innerkantonalen Verkehr betrafen.<sup>230</sup> Diese nach geografischen Punkten getrennten Begehren dürfen bezüglich Motivlage nicht vollständig isoliert betrachtet werden. Denn auch wenn Interessenten eine Verbindung nur innerhalb des Kantons forderten, war ein guter Anschluss an die Strecke nach Zürich oftmals auch Teil der Bedingung. Es bestand sowohl von Seiten des Kantons, wie auch der SBB der Wunsch, einen gut abgestimmten Fahrplan zu erstellen. Konkret bedeutete dies, dass Verbindungen, die in Ziegelbrücke endeten, möglichst gute Anschlüsse zu vermitteln hatten. Dennoch drehten sich die Fahrplanbegehren hauptsächlich um den innerkantonalen Verkehr; daraus erschliesst sich eine grössere Unzufriedenheit bezüglich des herrschenden Angebots.

Von den Begehren, die eine Mehrleistung forderten, bezogen sich 75,8 Prozent auf die Eisenbahnstrecke im Kantonsinneren und 57,6 Prozent sogar nur auf den Streckenabschnitt Glarus-Linthal.<sup>231</sup> Daraus lässt sich ein unzureichendes Angebot in Bezug auf das ländliche und abgelegene Linthal erkennen. Insbesondere die Optimierung der Verbindung zum Kantonshauptort forderten interessierte Personen. Für die SBB standen gerade solche Verbindungen, wie die nach Linthal, für eine allgegenwärtige Problematik, nämlich die Erschliessung von ländlichen Regionen über unrentable Strecken. Dem lag ein Grundsatzproblem der SBB zugrunde, das mit einer Gratwanderung zwischen Rendite und Transportauftrag beschrieben werden kann. Auf der einen Seite standen die SBB unter Druck, ein Geschäftsjahr möglichst ohne Verluste abzuschliessen, auf der anderen Seite waren sie gesetzlich der Betriebspflicht unterstellt, die Kirchhofer zu den „gemeinwirtschaftlichen“ Direktiven zählt.<sup>232</sup> Die Betriebspflicht stellte sicher, dass auch entlegene Orte regelmässig bedient wurden, respektive schlecht frequentierte Strecken aufgrund von Defiziten nicht geschlossen wurden. Aus einer betriebswirtschaftlichen Sicht hätten solche Nebenlinien stillgelegt werden müssen, auch weil es nicht erlaubt war, solche Linien tariflich ungünstiger zu behandeln.<sup>233</sup> Das abgelegene Linthal schaffte es nicht, eine hohe Frequenz an Passagieren zu generieren, was die SBB dazu veranlasste, fast alle Begehren, die eine zusätzliche Verbindung nach Linthal forderten, abzulehnen. Dies war zu Randzeiten aufgrund des noch geringeren Passagieraufkommens besonders ausgeprägt.<sup>234</sup> Dass es

---

<sup>229</sup> 1930 hatte Basel-Stadt 155'030 Einwohner, BL 92'541, SO 144'198 und AG 259'644, Glarus 35'653. Vgl. Eidgenössisches Statistisches Amt 1945: 19.

<sup>230</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>231</sup> 52,4 % aller Begehren fielen unter die Kategorie Mehrleistung. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>232</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 156.

<sup>233</sup> Vgl. Spörri 1941: 145.

<sup>234</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 12.02.1940; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

sich bei den Forderungen aus heutiger Sicht um keine Luxusprobleme handelte, zeigte auch die Antwort der SBB. So bedauerten sie, dass es nicht möglich war, die vierstündige Lücke zwischen Schwanden und Linthal zu brechen.<sup>235</sup> Die Wirtschaftlichkeit liess also keine Mehrleistung zu, aber die Betriebspflicht bewahrte die Strecke vor einem Abbau.

So stark der Widerstand bei solchen Verbindungen auch gewesen sein mag, so frei war der Kanton Glarus bei der Koordination des innerkantonalen Verkehrs, solange die Anschlüsse in Ziegelbrücke nicht aufgehoben wurden. Die Forderung nach einer angepassten Ankunftszeit in Glarus für einen Zug aus Linthal beantwortete die SBB mit dem Hinweis, dass dies betriebstechnisch machbar sei, aber eine 23-minütige Wartezeit in Glarus verursachen würde, damit in Ziegelbrücke der Anschluss garantiert sei. Dies würde zwar grundsätzlich den bisherigen Bestrebungen des Kantons widersprechen, der Regierungsrat dürfe aber selbst darüber entscheiden.<sup>236</sup> Aufgrund der geringen Einnahmen waren die SBB hier schneller bereit, den Leuten Zugeständnisse zu machen. Nur wenige Prinzipien, wie z. B. die Garantie von Anschlüssen, mussten eingehalten werden. Die Feinabstimmung der innerkantonalen Strecke wurde dem Kanton selbst überlassen.

Das Bedürfnis nach innerkantonomer Mobilität geht teils auf die bereits erwähnten Sportzüge zurück, die aber nur einen Teil ausmachten. Während die Sportzüge vor allem für Menschen gedacht waren, die von ausserhalb des Kantons anreisten, gab es auch ein beachtliches Aufkommen an innerkantonal reisenden Personen. Die relativ grosse Industrie im Kanton Glarus war Auslöser für Pendlerströme.<sup>237</sup> Keine Ausnahme war da die Fabrik Therma in Schwanden, die elektrische Küchengeräte herstellte und einen florierenden Export zu verzeichnen hatte. Im Jahre 1945 beschäftigte die Firma über 1'000 Angestellte.<sup>238</sup> Um die Menschen zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen, fuhren zwei Arbeiterfrühzüge; der eine kam von Ziegelbrücke, der andere von Niederurnen. Zudem gab es Mittagsverbindungen nach Linthal<sup>239</sup> und nach Glarus, damit die Arbeiter zu Hause ihr Mittagessen einnehmen konnten.<sup>240</sup> Die Industrie produzierte also ein grosses Verkehrsaufkommen. Allerdings fuhr die Bevölkerung von Glarus auch in ihrer Freizeit mit der Bahn. So existierte ein ‚Kinozug‘ von Ziegelbrücke nach Glarus, mit dem Ziel, die Leute nach der Vorstellung nach Hause zu bringen. Allerdings war die Auslastung nicht ausreichend für einen regulären Betrieb, denn die SBB zählten im Jahre 1930 im Schnitt lediglich 57 Passagiere. So musste der Kinobetreiber eine Defizitgarantie geben, damit die Verbindung aufrechterhalten werden konnte.<sup>241</sup> Im Kanton Glarus dominierte also die innerkantonale Mobilität bei der Fahrplangestaltung. Die Interessen lagen sowohl bei im Bereich der Berufs- wie auch der Freizeitmobilität. Aufgrund der geringen Anzahl an Passagieren gestaltete es sich aber schwierig, Mehrleistungen zu generieren. Dafür gestatteten die SBB den kantonalen Behörden bei der Koordination des Verkehrs mehr Freiraum.

Die Bedeutung des innerkantonalen Verkehrs war in den beiden anderen Kantonen sehr grundverschieden. Im Kanton Basel-Stadt war dies aufgrund der Infrastruktur naturgemäss kein Thema. Jegliche Versuche, auf den umliegenden Linien eine Koordination des Fahrplans zu erreichen, führten automatisch zu Interaktionen mit anderen Kantonen, die oftmals andere Interessen verfolgten. Die Interessen der Stadt Basel konnten die SBB trotz des grösseren Marktpotentials nicht einfach so übernehmen. Im Kanton Aargau betrafen über zwei Drittel der Begehren den innerkantonalen Verkehr.<sup>242</sup> Die Verwendung des Begriffs innerkantonale ist aber für den Aargau nicht wirklich korrekt. Der Begriff Regionalverkehr wäre sicherlich treffender, denn diverse Nebenlinien führten in Nachbarkantone, und einzelne Orte wie Zofingen waren am besten über Olten im Kanton Solothurn erschlossen. Dies führte ebenfalls zu Interaktionen mit anderen Kantonen. Zudem führte keine Strecke

---

<sup>235</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 04.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>236</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 04.02.1929; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2.

<sup>237</sup> Vgl. Rohr 2015 (e-HLS).

<sup>238</sup> Vgl. Marti-Weissenbach 2011 (e-HLS).

<sup>239</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 03.02.1930; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01.

<sup>240</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 02.02.1934; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01.

<sup>241</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 22.01.1931; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01.

<sup>242</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen. FB 1929-1945.

in derart abgelegenes Gebiet, und keine Nebenlinie endete in einem Kopfbahnhof. Die unterschiedlichen Voraussetzungen im Streckennetz führten zu unterschiedlichen Interessensgruppen und es verunmöglichte eine derart freie Koordination wie in Glarus. Selbst im nördlichen Aargau, wo eine einheitliche Koordination wegen der Ausrichtung nach Zürich möglich gewesen wäre, gab es antagonistische Interessierte, die Anschlüsse nach Basel, dem Tor zum Ausland, oder nach Bern, der Bundeshauptstadt, forderten. Es ist gut möglich, dass bei einer Privatbahn wie der Wynentalbahn die über einen Endbahnhof ohne Anschlussmöglichkeiten verfügte, eine ähnliche Entwicklung wie in Glarus festzustellen wäre.

#### **4.3. Wirkungskraft der Begehren: Ein Vergleich der Vorkriegs- und der Kriegszeit**

Um schlussendlich die übergeordnete Frage nach dem Einfluss der Begehren auf die Fahrplanentwicklung zu beantworten, muss auch analysiert werden, wie wirksam die Begehren waren, und welche Rolle sie im Prozess der Fahrplangestaltung spielten. Dazu wurden Annahme- und Ablehnungsquoten analysiert. Für diesen Untersuchungszeitraum bot sich ein Vergleich der Zeit vor und während des Zweiten Weltkrieges an, um zu sehen, wie wirksam die Begehren angesichts sich verändernder äusserer Gegebenheiten noch waren. Zum Schluss soll, ausgehend von Äusserungen der SBB, die Rolle der Begehren in der Fahrplangestaltung überprüft werden. Zunächst werden die Begehren für die ganze Periode betrachtet. Diesbezüglich werden die Annahmequoten für die zwei Untersuchungskategorien „Mehrleistung“ und „Koordination“ unterschieden.

Aus Abb. 2 wird deutlich, dass der grösste Teil der Begehren von den SBB abgelehnt wurde. Aufgrund der bereits in den vorgängigen Kapiteln erläuterten Problemlagen der Fahrplangestaltung erscheint diese Ablehnungsquote durchaus nachvollziehbar. Die Diskrepanz zwischen dem öffentlich gemachten Fahrplan und den betriebsinternen Abläufen sowie die mehrheitlich regionalen Wünsche der Kantone, die in ihren Ausprägungen entgegen der gesamtschweizerischen Verkehrskoordination der SBB liefen, wirkten sich negativ auf die Annahme von Fahrplanbegehren aus. Trotz dieser schwierigen Voraussetzungen wurden zwischen 19,6 Prozent und 53,6 Prozent der Begehren ganz oder teilweise gutheissen. Dies macht deutlich, dass eine Einflussnahme möglich war, wenn auch nicht für grundlegende Neuerungen des Fahrplans.



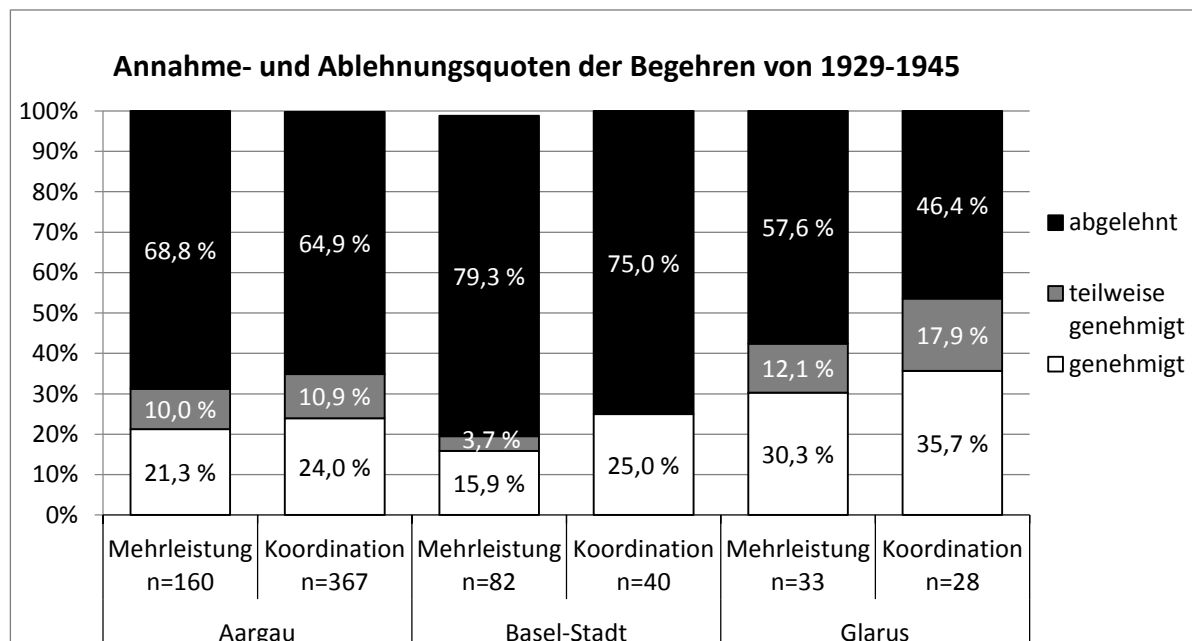


Abb. 2: Annahme- und Ablehnungsquoten der Begehren von 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.<sup>243</sup>

Aus den Berechnungen geht hervor, dass Forderungen nach Koordination erfolgreicher waren als solche nach Mehrleistung. Dies wird vor dem Hintergrund verständlich, dass für Mehrleistungen oftmals schlicht zu wenig Material oder Personal verfügbar war. Die Umsetzung der Mehrleistungsbegehren hätte Investitionen bei den SBB zur Folge gehabt. Entscheidungen über den Kauf von Rollmaterial wurde aber nicht von Fahrplanverantwortlichen getätigt. Somit konnten die Begehren auch nicht umgesetzt werden. Zusätzlich zu diesem grundlegenden Problem lässt sich auch ein spezifisches Problem für den Zeitabschnitt ausmachen. Die SBB waren in den 1930er Jahren finanziell angeschlagen und machten Verluste. In diesen krisenbehafteten Jahren wurden die Kreisdirektionen angewiesen, keine Mehrleistungen zu genehmigen.<sup>244</sup> Dies war ein weiterer Dämpfer für die Begehren, die Mehrleistungen nach sich zogen. Die SBB nahmen die anhaltenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten auch zum Anlass, ihre abgelehnten Begehren zu begründen.

In den Jahren von 1929 bis etwa 1933 wurden Begehren, die aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt wurden, mit dem geringen Passagieraufkommen und der daraus resultierenden Unrentabilität begründet. In den folgenden Jahren verschob sich die Begründung der Entscheide vermehrt auf die wirtschaftliche Gesamtlage. So schrieben die SBB an den Kanton Aargau im Jahr 1935 beispielsweise Folgendes:

„Mit Rücksicht auf den fortwährenden Verkehrsrückgang, die schlechten Rechnungsabschlüsse und die daherige Notwendigkeit, die Ausgaben möglichst einzuschränken, sind wir zurzeit leider nicht in der Lage, die zu erfüllende Mehrleistung zu übernehmen.“<sup>245</sup>

Mehrleistungen konnten so generell abgelehnt werden.

Es lassen sich auch Unterschiede zwischen den Kantonen ausmachen. So lagen die Annahmequoten in Glarus höher als im Aargau oder in Basel-Stadt. Wie gezeigt wurde, hatte der Kanton Glarus auf seiner abgelegenen ländlichen Strecke gewisse Freiheiten, was in den besseren Quoten Ausdruck fand. In Basel existierten keine solchen Strecken, und im Aargau konnten aufgrund der unterschiedli-

<sup>243</sup> Die nicht beantworteten Begehren im Kanton Basel-Stadt wurden nicht dargestellt.

<sup>244</sup> Vgl. Protokolle der Sitzungen des Kreiseisenbahnrates II, 22.11.1933, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB2KD01\_138\_01: 1.

<sup>245</sup> Antwortschreiben an AG von SBB GD, 02.02.1935; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 4.

chen Interessensgruppen keine derartigen Freiheiten zugestanden werden. Dass der Kanton Basel-Stadt den geringsten Erfolg vorweisen konnte, wird wohl auch mit der Tatsache zusammenhängen, dass er bei Begehren, die den Fernverkehr betrafen, gegen mehrere starke Interessengruppen zu kämpfen hatte, was wiederum einen geringeren Erfolg zeigte.

Die Frage, ob die Begehren mit mehrmaligem Eingeben an Wirkung gewannen, ist stark von der Art der Forderung abhängig. Wenn die Forderungen keine grundlegenden Interessenskonflikte weckten, konnte dies durchaus der Fall sein. So reichte die Gemeinde Rohr, ein Vorort von Aarau,<sup>246</sup> im ersten Untersuchungszeitraum zwölf Begehren ein, die jeweils zusätzliche Halte für Regionalzüge forderten. Es standen keine weiterführenden Motive dahinter, nur die bessere Anbindung an den Schienenverkehr. Die Begehren waren meistens nur von Teilerfolgen gekrönt. Dies reichte dennoch auch, dass die SBB 1934 schrieben, „dass die Haltestelle Rohr im Vergleich zu anderen Haltestellen reichlich bedient ist.“<sup>247</sup> In den folgenden Jahren wurde ein zusätzlicher Halt nur noch bewilligt, wenn dafür ein anderer aufgegeben wurde.<sup>248</sup> Der Gemeinde Rohr gelang es, ihre eigenen Interessen durchzusetzen und sich gegenüber einem gleich grossen Dorf eine bessere Situation zu schaffen.

Für den Vergleich der Zeit vor und während des Krieges soll noch einmal kurz darauf hingewiesen werden, dass die SBB dank der fortgeschrittenen Elektrifizierung eine relativ starke Unabhängigkeit von ausländischen Rohstofflieferungen geschaffen hatte. Dadurch gelang es, während des Krieges 94 Prozent des Fahrplanangebots von 1938 anzubieten. Allerdings mussten viele Züge auch militärische Zusatzaufgaben erfüllen.<sup>249</sup> Es gab während des Krieges dennoch Ereignisse, die sich merklich auf den Fahrplan auswirkten. Ab 1942 wurde die Versorgungslage mit elektrischer Energie sowie mit Ölen und Schmierstoffen problematisch. Die SBB wiesen die Kantone auf mögliche Einschränkungen hin und machten darauf aufmerksam, dass die Einhaltung des Fahrplans bei einer Verschlechterung der Lage nicht garantiert werden könne.<sup>250</sup> Zudem wurden die Verbindungen auf nicht elektrifizierte Strecken, wie beispielsweise die in der Region um Stein-Säckingen, reduziert. Allerdings waren sich die Gesuchsteller der Lage bewusst und hatten Verständnis für kurzfristige Angebotskürzungen.<sup>251</sup> Eine weitere Anpassung war der Wegfall der internationalen Zugverbindungen im Personenverkehr. Gleichzeitig nahmen aber die Transitzugverbindungen durch die Schweiz stark zu, was neben einer starken Streckenauslastung auch zur finanziellen Stärkung der SBB beitrug.<sup>252</sup>

Der Einfluss des Krieges auf die Fahrplanbegehren konnte anhand der Entscheide der SBB nachvollzogen werden. Zu diesem Zweck werden alle Antwortschreiben der SBB von 1929-1939 zu einer Gruppe zusammengefasst und ausgewertet. Hinsichtlich der Begehren von 1940-1945 wird analog vorgegangen. Sicherlich spielte auch die Anzahl der eingegangenen Begehren eine Rolle. Im Kanton Aargau wurden vor dem Krieg durchschnittlich 37,2 Begehren pro Jahr eingereicht. Diese Zahl sank in den Kriegsjahren auf 21,5. In Basel fiel die Zahl von 7,7 auf 6,2 und in Glarus von 4,5 auf 2,0.<sup>253</sup> Wie weit dieser Rückgang auf den Kriegszustand in Europa zurückgeführt werden kann, ist aufgrund der Quellenlage relativ schwierig zu beurteilen. Der in der Literatur oft beschriebene Imagegewinn der SBB während des Zweiten Weltkrieges<sup>254</sup> lässt aber vermuten, dass die Kantone bei der Ausgestaltung der Begehren eine gewisse Rücksichtnahme walten liessen und nur die dringlichsten Anliegen vorbrachten.

---

<sup>246</sup> Vgl. Müller 2011a (e-HLS).

<sup>247</sup> Antwortschreiben an AG von SBB GD, 30.01.1934; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: 2-3.

<sup>248</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 28.01.1938; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: 3.

<sup>249</sup> Beispielsweise Truppentransporte oder kleinere Materialtransporte. Vgl. Winter 1988: 88.

<sup>250</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 03.02.1942; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: 1-2.

<sup>251</sup> Vgl. ebd.: 1; Antwortschreiben an AG von SBB GD 03.02.1941: 1 und 01.02.1944: 1; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>252</sup> Vgl. Forster 2014: 75-77, 83-84.

<sup>253</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

<sup>254</sup> Vgl. Gerber 1997: 23.

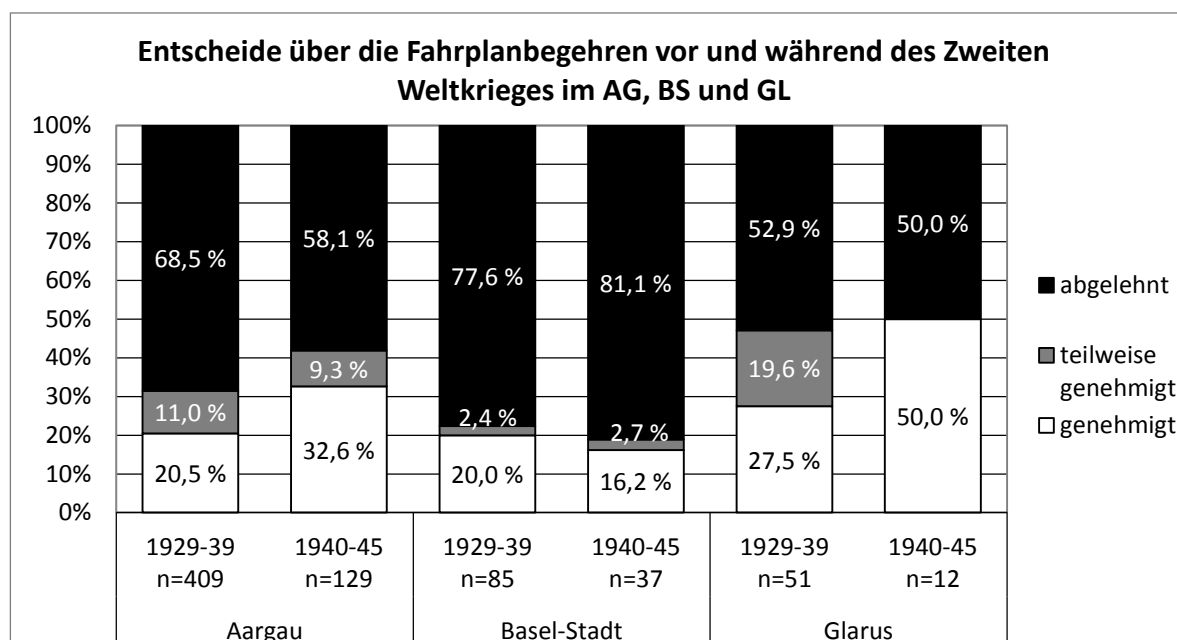


Abb. 3: Vergleich der Entscheide Vorkriegs- und Kriegszeit. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.

Während des Zweiten Weltkrieges hiessen die Fahrplanverantwortlichen der SBB im Kanton Basel-Stadt weniger Begehren gut als vorher, hingegen erhöhten sie in den Kantonen Aargau und Glarus die Annahmequoten während des Krieges. Dieses Resultat mag auf den ersten Blick etwas überraschend sein, denn aufgrund der schlechteren Versorgungslage und der militärischen Zusatzaufgaben wäre eher ein Anstieg an abschlägigen Entscheiden erwartet worden. Dass dies nicht eintrat, kann auf verschiedene Ursachen zurückgeführt werden. Die Reduktion der Begehren auf die dringlichsten Anliegen könnte sicherlich ein Grund für diesen Effekt gewesen sein. Untermuert würde dies von der Tatsache, dass im Kanton Basel-Stadt die Abnahme der Begehren am geringsten war und sich hier keine Zunahme an genehmigten Begehren feststellen lässt. Entscheidend war auch, dass auf vielen Strecken kaum eine Reduktion des Angebots stattfand. Diese Beobachtungen decken sich mit dem von Burgener beschriebenen höheren Passagieraufkommen der Bahnen während des Zweiten Weltkrieges. Dies war auf den erhöhten Beschäftigungsgrad der in der Schweiz zurückzuführen und machte sich an einem gesteigerten Absatz von Streckenabonnenten bei den SBB bemerkbar.<sup>255</sup>

Der Prozess und die Handhabung der SBB mit den Fahrplanbegehren während des Krieges wiesen keine grundsätzlichen Änderungen auf. Es kam jedoch zu zwei deutlichen Anpassungen. Erstens mussten die SBB auf Weisung des Militärdepartements keine Mehrleistungen mehr garantieren.<sup>256</sup> Die Generaldirektion der SBB konnte Begehren, die eine Mehrleistung forderten, ohne weitere Begründung ablehnen. So wurden von 1942-1945 35,9 Prozent der abgelehnten Begehren nur mit dem Verweis auf den Krieg begründet.<sup>257</sup> Die Generaldirektion konnte so auf eine ausführliche Begründung verzichten, was zu einer Reduzierung des Personalaufwands führte. Es gab auch Ausnahmefälle, in welchen die SBB trotz dieser Weisung solche Begehren guthiess, einerseits um eine gewisse Grundleistung zu garantieren, andererseits weil dadurch sogar Mehreinnahmen erwartet werden konnten.<sup>258</sup>

Die zweite Anpassung hatte auf die positive Entwicklung der Annahmequoten den grössten Einfluss. Vor dem Krieg wiesen die SBB Forderungen nach zusätzlichen Halten von internationalen Schnellzügen immer wieder ab. Sie taten dies mit der Begründung, dass die vorgegebenen straffen

<sup>255</sup> Burgener 2012: 99-104.

<sup>256</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 03.02.1942; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: 2.

<sup>257</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1940-1945.

<sup>258</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 03.02.1942; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: 6.

Fahrzeiten und die Anschlüsse im Ausland gewährleistet werden mussten. Die SBB sprachen vom internationalen Charakter der Züge, der keine Zwischenhalte in kleineren Städten vorsah. Da viele dieser Schnellzüge während des Krieges nicht mehr international verkehrten, fiel auch dieser Anspruch weg, und so waren die SBB bereit, diesen Zügen für die Dauer des Krieges zusätzliche Zwischenhalte zu gewähren. So antwortete die Generaldirektion 1943 auf die Forderung eines zusätzlichen Halts in Baden: „Wir werden [...] entsprechen, müssen aber ausdrücklich vorbehalten, auf die Sache zurückzukommen, sobald die Züge wieder internationalen Charakter erhalten.“<sup>259</sup> Es waren insbesondere die beiden aargauischen Städte Baden und Zofingen sowie Ziegelbrücke in Glarus, die von diesen Zwischenhalten profitierten.<sup>260</sup> Dadurch gelang es den beiden Kantonen, ihre Annahmequote zu erhöhen. Basel stellte hingegen keine solchen Begehren und konnte von dieser kriegsinduzierten Veränderung nicht profitieren.<sup>261</sup>

---

<sup>259</sup> Antwortschreiben an AG von SBB GD, 26.01.1943; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: 2.

<sup>260</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 03.02.1942, 26.01.1943, 01.02.1944; Antwortschreiben an den GL von SBB GD, 28.01.1944; SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01.

<sup>261</sup> Die Annahmequote der Koordinationsbegehren stieg im Aargau auf 35,1 % (n=74), über den gesamten Untersuchungszeitraum waren es nur 24,0 %. In Glarus war die Zahl der Begehren mit n=4 zu klein, um eine quantitative Aussage zu machen. In Basel fiel die Quote auf 17,6 % (n=17), für die ganze Periode waren es 25,0 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1940-1945.

## 5. 1946-1964: Nachkriegszeit und wirtschaftlich erfolgreiche Jahre

Das Ende des Zweiten Weltkrieges führte in der Schweiz zu einem Wirtschaftswachstum, das bis Anfang der 1970er Jahre anhielt.<sup>262</sup> Die steigende Lohnentwicklung führte in Kombination mit niedrigen Lebenshaltungskosten zu einer Steigerung der Kaufkraft. Der gestiegene Lebensstandard veränderte auch die Struktur der Haushaltsausgaben. Es konnte und wurde mehr Geld für Freizeit und Ferien ausgegeben, wodurch auch die Freizeitmobilität zunahm.<sup>263</sup> Diese Entwicklung war auch ausschlaggebend für die Zunahme des Pendlerverkehrs. Dank niedriger Fahrpreise gegenüber einem vergleichsweise hohen Verdienst konnten sich immer mehr Erwerbstätige öffentliche Transportmittel leisten und somit auch längere Arbeitswege zurücklegen.<sup>264</sup> Die gesteigerte Mobilität kam allerdings nicht nur dem Eisenbahnverkehr zu Gute. Die ausgedehnte Konsumkultur der 1950er Jahre führte in Verbindung mit den niedrigen Rohstoffpreisen auch zum Anstieg des Strassenverkehrs.<sup>265</sup> Die Eisenbahn verlor ab 1950 endgültig die Bedeutung als wichtigstes Verkehrsmittel. Der Anteil an geleisteten Personenkilometern (Anzahl Reisende multipliziert mit der von ihnen zurückgelegten Strecke) ging stark zurück. Der Anteil des Eisenbahnverkehrs betrug 1960 noch 27,5 Prozent und sank bis 1980 auf 12,1 Prozent.<sup>266</sup> Allerdings konnte nicht von einem Rückgang des Eisenbahnverkehrs zugunsten des Strassenverkehrs gesprochen werden, wie vereinzelt dargelegt wurde.<sup>267</sup> Denn das Transportvolumen des Personenverkehrs stieg bei den SBB von 1946-1964 kontinuierlich an. Im Jahr 1964 wurde mit der Landesausstellung in Lausanne ein Rekordergebnis von 248 Millionen transportierten Personen erreicht.<sup>268</sup> Die Verkehrszunahme ging auch auf den Ausbau der internationalen Verbindungen zurück, die besonders in den 1950er Jahren zunahmen. Mit dem ebenfalls stark zunehmenden Güterverkehr kamen die SBB allmählich an ihre Kapazitätsgrenzen.<sup>269</sup> So dienten die wenigen Investitionen, die für den Ausbau des Schienenverkehrs getätigt wurden, zur Trennung von Güter- und Personenverkehr.<sup>270</sup>

Den SBB ging es zu jener Zeit als Unternehmen aus finanzieller Sicht gut. Durch das SBB-Gesetz von 1944 wurden die SBB mit CHF 1,3 Milliarden saniert. Des Weiteren wurden allfällige Defizite von der Bundeskasse getragen. Verluste wurden also nicht wie bisher auf Kosten des kommenden Geschäftsjahres getätigt.<sup>271</sup> Die Defizitdeckung war bis auf Weiteres aber nicht notwendig, denn das Jahresergebnis war von 1946-1965 mit Ausnahme von 1949 durchwegs positiv.<sup>272</sup> Jonas Steinmann führte die gute finanzielle Situation auf den florierenden Güterverkehr zurück.<sup>273</sup> Mit dem SBB-

---

<sup>262</sup> Vgl. Müller 2015 (e-HLS).

<sup>263</sup> Vgl. Höpflinger 2015 (e-HLS).

<sup>264</sup> Vgl. Frey 2010 (e-HLS).

<sup>265</sup> Christian Pfister beschrieb dies als 1950er Jahre-Syndrom. Er sah die Massenmotorisierung verbunden mit dem zu hohen Energieverbrauch als Ausgangspunkt der späteren Umweltprobleme. Vgl. Merki 2009: 353-354.

<sup>266</sup> Vgl. Steinmann 2009: 43.

<sup>267</sup> Vgl. Krebs 1996: 42.

<sup>268</sup> 1946 waren es noch 206,4 Millionen Personen. Vgl. Beck 1999.

<sup>269</sup> Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 355-356.

<sup>270</sup> Der Bund investierte in dieser Zeit vor allem in den Strassenbau. Im Eisenbahnverkehr wurde in Güterbahnhöfe und Doppelspuren investiert. Vgl. Beck 1999: 38-39, 65-66.

<sup>271</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 261-264.

<sup>272</sup> Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 318-319.

<sup>273</sup> Vgl. Steinmann 2009: 262.

Gesetz gingen allerdings auch Verschärfungen der gesetzlichen Leitlinien für die Unternehmungsführung einher, die sich auch auf die Fahrplangestaltung auswirkten. So wurde im Gesetz vermerkt: „Bei der Tarif- und Fahrplangestaltung haben sie auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten.“<sup>274</sup> Diese ungenaue Formulierung impliziert, dass ein volkswirtschaftlicher Zweck mit betriebswirtschaftlichen Einschränkungen erfüllt werden muss. Felix Buchli kritisierte, dass der Staat die Leistungen nicht definierte, die als volkswirtschaftlich galten. Die SBB wussten also nicht, welche Bereiche sie kostendeckend führen mussten und welche vom Bund finanziert wurden. Deswegen war absehbar, dass über kurz oder lang weitere Zahlungen des Staates notwendig wurden.<sup>275</sup> Ein ähnliches Problem trat nun auch bei der Fahrplangestaltung auf. Es lag im Ermessen der SBB oder, im Fall eines Rekurses, des Amtes für Verkehr, welche Leistungen volkswirtschaftlich notwendig waren und welche nicht. Da sich diesbezügliche Einschätzungen nicht zwingend mit den Vorstellungen der Gesuchsteller decken mussten, waren weitere Reibungspunkte vorprogrammiert. Im Zuge des neuen Gesetzes kam es auch zur Anpassung der Fahrplanverordnung, die 1946 verabschiedet wurde. Im Gegensatz zum neuen Gesetz beinhaltete sie aber keine grundlegenden Änderungen, sondern nur terminliche Anpassungen der Fahrplanvernehmlassung.<sup>276</sup>

## 5.1. Mobilitätsinteressen anhand der Fahrplanbegehren

Auch im zweiten Untersuchungszeitraum blieben die Begehren nicht aus. Die Bevölkerung versuchte nach wie vor, auch auf die Fahrplangestaltung Einfluss zu nehmen. Allerdings wurden im Vergleich zur vorherigen Untersuchungsperiode in allen Kantonen weniger Begehren eingereicht.

Tab. 4: Anzahl eingereichte Begehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.<sup>277</sup>

Kanton	Begehren total	untersuchte Jahre	Begehren pro Jahr
Aargau	107	6	17,83
Basel-Stadt	60	9	6,67
Glarus	31	10	3,10

Wieder stellte der Kanton Aargau die meisten Begehren, gefolgt vom Kanton Basel-Stadt. Dabei lag der jährliche Schnitt im Aargau deutlich niedriger als in den Jahren 1929-1945.<sup>278</sup> In keinem untersuchten Zeitabschnitt war der Wert niedriger als in den Nachkriegsjahren. Es war wohl kaum Zufall, dass die Zahl der Begehren in denjenigen Jahren am niedrigsten war, in denen die SBB fast durchwegs Gewinne einfuhren und ständige Zunahmen an Personenkilometern verzeichneten.<sup>279</sup> Zudem gab es in diesen Jahren wenige Änderungen im Betrieb der SBB. Die Strecken waren praktisch alle elektrifiziert, und durch das neue SBB-Gesetz von 1944 war auch die finanzielle Lage fürs Erste gesi-

<sup>274</sup> Geschäftsbericht des Bundesrates 1945: 785.

<sup>275</sup> Vgl. Buchli 2006: 150.

<sup>276</sup> Vgl. Verordnung über die Aufstellung der Fahrpläne, 29.11.1946. In: Bereinigte Sammlung Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947, 1951: 105-108.

<sup>277</sup> Berechnungen basieren auf den Quellen: SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_042\_02; GD\_BA\_SBB52\_043\_01; GD\_BA\_SBB52\_043\_02; GD\_BA\_SBB52\_044\_01; KDII\_REG\_SBBLZ06\_019\_01; KDII\_REG\_SBBLZ06\_019\_03; KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_01; KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_02; KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_06; KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_07; KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_09; KDII\_REG\_SBBLZ06\_022\_01; KDII\_REG\_SBBLZ06\_022\_02; KDII\_REG\_SBBLZ06\_022\_03; KDII\_REG\_SBBLZ06\_023\_01; KDII\_REG\_SBBLZ06\_023\_05 [im Folgenden: FB 1946-1964].

<sup>278</sup> Vgl. Kapitel 4.2. (AG: 34,29, BS: 7,24, GL: 4,85).

<sup>279</sup> Vgl. Steinmann 2010a: 65-66.

chert.<sup>280</sup> Das Rollmaterial und die Anlagen waren in einem relativ guten Zustand und entsprachen dem technischen Standard, so dass ein einigermaßen reibungsloser Betrieb möglich war.<sup>281</sup> Die Einführung einer neuen, leistungsstarken Schnellzugslokomotive brachte im Fernverkehr einige Verbesserungen.<sup>282</sup> Diese Voraussetzungen führten dazu, dass der Fahrplan in jener Zeit eine gewisse Kontinuität aufwies.

Die Reduktion der Anzahl untersuchter Jahre konnte auf zwei Ursachen zurückgeführt werden. Erstens ist nur ein Teil der möglichen Jahre untersucht worden. Dies ist dem sonst ausufernden Arbeitsaufwand geschuldet. Eine Auswahl kann vorgenommen werden, weil die Forderungen in den Begehren eine grosse Kontinuität aufwiesen. Zweitens fehlen im Archiv Quellen zu den Fahrplanunterlagen einiger Jahre, insbesondere die Begehren von Ende der 1940er Jahre. Der Kanton Glarus reichte zudem nicht jedes Jahr Begehren ein.<sup>283</sup>

*Tab. 5: Relative Häufigkeit eingereichter Begehren nach Kategorie 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.*

Kategorie	Aargau	Basel-Stadt	Glarus
Mehrleistung	43,9 %	50,7 %	67,7 %
Koordination des Bahnverkehrs	54,2 %	41,7 %	32,3 %
Sonstiges	1,9 %	8,3 %	0,0 %

Im Vergleich zur Periode von 1929-1945 blieben in den Kantonen Aargau und Basel-Stadt die grundlegenden Tendenzen gleich. Die Bevölkerung im Aargau war eher an der Koordination des Fahrplanangebots interessiert, und in Basel forderten Gesuchsteller vermehrt dessen Ausbau. Allerdings näherte sich das Verhältnis von Forderungen nach Koordination und Mehrleistung des Fahrplanangebots in beiden Kantonen dem Verhältnis von 50 Prozent zu 50 Prozent an. Dass sich die Kantone auch in dieser für die SBB relativ ruhigen Zeit an der Fahrplangestaltung beteiligten, ist auf unterschiedliche Gründe zurückzuführen. So führte das wirtschaftliche Wachstum nach dem Zweiten Weltkrieg in der Schweiz zu gewissen Veränderungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, was immer wieder Änderungen im Fahrplan nach sich zog.<sup>284</sup> Auch die Wiederaufnahme und der Ausbau des internationalen Verkehrs musste koordiniert werden. Der Anstieg der Glarner Begehren, die eine Mehrleistung forderten, wird in einem eigenen Kapitel beleuchtet.

Unter die Kategorie „Sonstiges“ fielen Begehren, welche die Schreibweise im Amtlichen Kursbuch anpassen wollten.

## Mehrleistungen

Im Kanton Aargau betraf die Mehrheit der Begehren die Berufsmobilität. Jedoch stellten auch viele Interessierte eine beachtliche Anzahl an Begehren mit Interesse an der Freizeitmobilität, so war der Unterschied nicht besonders ausgeprägt.<sup>285</sup> Deutlich hingegen war das dominierende Interesse der Gesuchsteller am Regionalverkehr, dies konnte aufgrund der Analyse der Regionen und Strecken

<sup>280</sup> Vgl. Steinmann 2010b: 392.

<sup>281</sup> Vgl. Beck 1999: 66.

<sup>282</sup> Vgl. Meyer 1949: 270-271.

<sup>283</sup> Untersuchte Jahre: AG: 1949-50, 1954, 1958, 1961, 1964; BS: 1949-50, 1953, 1955, 1958-60, 1962, 1964; GL: 1946, 1952, 1954-58, 1960-61, 1963.

<sup>284</sup> Vgl. Beglinger 2015 (e-HLS).

<sup>285</sup> AG: BdH AM 25,5 % zu FM 19,1 %; BzL AM 44,6 % zu FM 38,3 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

eruiert werden. Diese beinhalteten auch Verbindungen vom Aargau nach Zürich.<sup>286</sup> Für den Kanton Aargau bestand also bis in die 1960er Jahre ein Defizit im Angebot des Nah- und Regionalverkehrs. Die Bevölkerung forderte eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, mehrheitlich aufgrund der gesteigerten regionalen Berufsmobilität.<sup>287</sup>

Vertreter des Kantons Basel reichten deutlich mehr Gesuche zur Verbesserung der beruflichen Mobilität als zur Verbesserung der Freizeitmobilität ein. Die geforderten Mehrleistungen betrafen nur vereinzelt das Wochenende oder die späten Abende.<sup>288</sup> Im Vergleich zum vorherigen Untersuchungszeitraum verschob sich in Basel also das Interesse weg vom Ausbau des Freizeitverkehrs hin zu einem Mehrangebot für die Arbeitsmobilität. Aber anders als im Aargau lag der Fokus hier auf Fahrstrecken mit grösseren Distanzen.<sup>289</sup> In Glarus strebten die Gesuchsteller nach wie vor eine Verbesserung im Berufs- und im Freizeitverkehr an.<sup>290</sup> Zudem blieben die Begehren vor allem auf die Strecke Ziegelbrücke-Linthal beschränkt.<sup>291</sup>

## Koordination

Tab. 6: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

Koordination: Art der Begehren	Aargau (54,2 %)	Basel-Stadt (41,7 %)	Glarus (32,2 %)
Zusätzlicher Halt	26,2 %	0,0 %	22,6 %
Änderung der zeitlichen Lage	23,4 %	23,3 %	9,7 %
Schnellere Verbindung	4,7 %	18,3 %	0,0 %

Einschätzungen zur Verteilung der Arbeits- und Freizeitmobilität sowie des Regional- und Fernverkehrs stellen sich erneut als relativ schwierig heraus, da oftmals keine genaue Zuordnung möglich war. Für den Kanton Aargau kann dennoch ein relativ deutliches Verhältnis zu Gunsten der Arbeitsmobilität festgestellt werden.<sup>292</sup> Bezüglich der Koordination des Fahrplans beschränkten sich die Gesuchsteller mit wenigen Ausnahmen auf den Regionalverkehr. In Basel war das Bild umgekehrt. Dort betrafen 84 Prozent der Begehren den Fernverkehr.<sup>293</sup> Die Einteilung der Begehren nach Arbeits- und Freizeitmobilität erweist sich in Basel als schwieriger als im Aargau. Dies lag daran, dass gewisse Fernverkehrsverbindungen sowohl von Geschäftsreisenden als auch vom Ausflugsverkehr benutzt wurden.<sup>294</sup> Die wenigen Begehren im Kanton Glarus deuten darauf hin, dass mehrheitlich der innerkantonale Verkehr betroffen war. Die meist sehr kleinen Gemeinden, die zwischen Schwanden und Linthal lagen, forderten zwecks besserer Erschliessung der Dörfer zusätzliche Halte.<sup>295</sup> Es gab aber auch Interesse an den Fernverkehrsverbindungen. So versuchten Reisende aus dem Kanton Glarus, in Arth-Goldau einen guten Anschluss an die Frühverbindung Richtung Tessin und Italien her-

<sup>286</sup> 91,4 % der geforderten Mehrleistungen betrafen regionale Strecken. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>287</sup> Dies deckte sich auch mit der Zunahme von Pendlern: Vgl. Frey 2010 (e-HLS).

<sup>288</sup> BS: BzL AM 80 % zu FM 20 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>289</sup> Vgl. Kapitel 5.1.2.

<sup>290</sup> GL: BdH AM 23,8 % zu FM 23,8 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>291</sup> Es handelte sich dabei um 85,7 % der Mehrleistungsbegehren. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>292</sup> AG: BdH AM 20,7 % zu FM 12,1 %; BzL AM 43,1 % zu FM 29,3 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>293</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>294</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 29.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_06: 6-8.

<sup>295</sup> Antwortschreiben an GL von SBB GD, 05.02.1952, 18.02.1954, 20.02.1957; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_02.



zustellen. Im Fokus standen hier erstmals Ferienreisende aus dem Kanton, und nicht auswärtige Touristen, die nach Glarus reisen wollten.<sup>296</sup>

Die Forderung nach zusätzlichen Halten nahm im Aargau zu und war nun das wichtigste Anliegen im Rahmen der Koordination des Fahrplanangebots. Es waren wieder die Städte Baden, Brugg und Zofingen, aber auch der Hauptort Aarau, die sich für mehr Halte einsetzten. In der Begründung bezogen sich die Gesuchsteller neben den regionalen Bedürfnissen auch vermehrt auf die fehlenden Anschlüsse in die Westschweiz. So verlangte „Baden seit Jahren für die Wegreise nach der Westschweiz den Halt des Zuges 120. Die Lücke zwischen den Zügen [...] ist für den wichtigen Kur- und Industrieort mit seinem grossen Einzugsgebiet unbedingt zu gross.“<sup>297</sup> Die bisher nur vereinzelt erkennbare Sorge, der Aargau könnte zu einem Durchfahrtskanton verkommen, trat in diesem Zeitabschnitt nun verstärkt in den Vordergrund. Dass Baden aufgrund seiner Grösse und Industrie tatsächlich ein echtes Bedürfnis für Verbindungen in die Westschweiz hatte, bestätigte das Post- und Eisenbahndepartement, welches den Halt im Zuge des Rekurses genehmigte. Um die Bedeutung für den Fernverkehr zu untermauern, wurden aber alle Abonnemente für die Strecken Zürich-Baden und Baden-Aarau für diesen Zug für ungültig erklärt.<sup>298</sup>

Die Forderung nach zusätzlichen Halten war in Basel vollkommen inexistent. Die Koordination des Fahrplans ging vielmehr in die entgegengesetzte Richtung. Die Gesuchsteller wollten unnötige Zwischenhalte verhindern und die Schnellzugsverbindungen beschleunigen. Neben den nationalen Fernverkehrsverbindungen wurden diese Begehren auch auf internationale Verbindungen ausgeweitet.<sup>299</sup> Somit nahm der Kanton Basel-Stadt bei der Entwicklungsrichtung der Schnellzugsverbindungen eine diametrale Haltung gegenüber den beiden anderen Kantonen ein. Die Begehren, die mit der Änderung der zeitlichen Lage in Zusammenhang standen, betrafen im Aargau vor allem die Arbeitsmobilität und in Basel den Fernverkehr und die internationalen Verbindungen.

### 5.1.1. Aargau: Bewältigung des Berufsverkehrs und Einführung der Fünftagewoche

Die Gesuchsteller im Kanton Aargau interessierten sich insbesondere für die Fahrplanentwicklung im Bereich der Arbeitsmobilität. Sie stellten Begehren die sowohl Mehrleistungen als auch eine bessere Koordination diesbezüglich forderten. Der Pendlerverkehr machte den grossen Anteil an der Arbeitsmobilität aus und nahm nach dem Zweiten Weltkrieg stark zu.<sup>300</sup> Die Bewältigung des Pendlerverkehrs brachte einige grundlegende Probleme mit sich. Aufgrund des sehr grossen Passagieraufkommens benötigten die SBB zu den Spitzenzeiten viel mehr Zugsmaterial als sonst. Die absolut höchste Passagierspitze wurde am Morgen vor dem Arbeitsbeginn erreicht. Auch der Feierabendverkehr war nicht viel geringer, und längere Zeit existierten im Regionalverkehr zur Mittagszeit zwei Verbindungen, welche die Berufstätigen für die Mittagspause nach Hause brachten. Die Passagierzahlen zu den anderen Tageszeiten waren viel niedriger. Aus diesem Grund konnten aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht weitere Züge angeschafft werden, obwohl dies für einen optimalen Transport zu den Pendlerzeiten nötig gewesen wäre.<sup>301</sup> Erschwerend kam hinzu, dass Vertreter aus der Arbeitswelt den Anspruch stellten, dass die Fahrzeiten möglichst gut mit dem Arbeitsbeginn, respektive dem Arbeitsschluss, abgestimmt waren. Allerdings waren die Arbeitszeiten für Beamte, Schüler, Industrie- oder Schichtarbeiter unterschiedlich. Der Kanton Aargau war schliesslich durch seine Siedlungsstruktur so aufgebaut, dass es weit verstreute Wohn- und Arbeitsorte gab. Dadurch

---

<sup>296</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 21.02.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_09.

<sup>297</sup> Fahrplanbegehren AG, 29.01.1954; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_01: 4.

<sup>298</sup> Vgl. Brief an die Baudirektion AG von SBB GD, 16.03.1954; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_01.

<sup>299</sup> Vgl. Kapitel 5.1.2.

<sup>300</sup> Vgl. Frey 2010 (e-HLS).

<sup>301</sup> Vgl. Gutersonn 1944: 74-75.

kam es zu verschiedenen Pendlerströmen mit unterschiedlichen Reiserichtungen und Reisedistanzen. Diese grundlegenden Probleme für den Pendlerverkehr stellten die SBB bei der Fahrplangestaltung vor grosse Herausforderungen. Unter diesen Gesichtspunkten ist es wenig verwunderlich, dass die Situation nicht für alle Beteiligten befriedigend war, und dass viele Begehren zur Arbeitsmobilität eingereicht wurden. Die Begehren war für die SBB von doppelter Bedeutung: Einerseits war die Berücksichtigung der verschiedenen Interessen eine grosse Herausforderung, andererseits waren die Begehren ein Indikator für die Bedürfnisse der Kunden. Dies ermöglichte eine Anpassung des Angebots mit dem Ziel, die Einnahmen zu steigern.

In diesem Untersuchungszeitraum gab es aber noch einen weiteren Faktor, der sich auf die Pendlerverbindungen auswirkte, nämlich die schrittweise Veränderung der Arbeitszeitregelung. Ab Mitte der 1950er Jahre wurde erstmals seit der Weltwirtschaftskrise wieder über eine Reduktion der Wochenarbeitszeit diskutiert, was in den folgenden Jahren zu verschiedenen Anpassungen führte. Die Einführung der Fünftagewoche war dabei die prägendste Veränderung für den Fahrplan.<sup>302</sup> Besonders herausfordernd für die SBB war, dass diese Umstellung branchen- oder sogar betriebsspezifisch über einen Zeitraum von zehn Jahren eingeführt wurde. Deswegen werden in diesem Kapitel auch Beispiele aufgeführt, die sich nach 1964 ereigneten.

Mit der Fünftagewoche fiel nicht nur der Samstag als Arbeitstag weg.<sup>303</sup> Da sich die Wochenarbeitszeit nicht automatisch verkürzte, wurden zudem die Arbeitstage von Montag bis Freitag länger.<sup>304</sup> Durch die Neuregelung der Arbeitszeit war der Fahrplan für den Pendlerverkehr über einen längeren Zeitraum immer wieder Veränderungen unterworfen, was sich unweigerlich in den Fahrplanbegehren niederschlug. Die Begehren konnten von zwei verschiedenen Interessensgruppen ausgehen. Auf der einen Seite reichten die Gemeinderäte die Begehren beim Kanton ein. Sie vertraten dabei sehr oft Arbeitnehmer aus derselben Region oder Gemeinde.<sup>305</sup> Auf der anderen Seite waren es die Arbeitgeber selber, meistens Firmen mit vielen Beschäftigten. Ausgehend von den unterschiedlichen Interessensgruppen unterschieden sich die Begehren und damit auch die Absichten zur Entwicklung von Mobilität.

Eines der ersten Begehren, welches mit der Einführung der Fünftagewoche einherging, stammte aus dem Jahr 1958 und wurde von Arbeiternehmern aus dem Fricktal eingereicht. Gefordert wurden zwei zusätzliche Verbindungen, eine am Morgen von Stein nach Basel und eine weitere am Abend in entgegengesetzter Richtung. Der ausschlaggebende Grund war die angepasste Arbeitszeit, wie folgendes Beispiel zeigte: „Die im Gang befindliche Einführung der 5-Tage Woche bedingt einen späteren Arbeitsschluss [von] Montag bis Freitag, sodass zahlreiche Abonnenten die Züge [...] nicht mehr erreichen können.“<sup>306</sup>

Als problematisch erwies sich also nicht der Samstag, sondern die veränderten Arbeitszeiten unter der Woche. Dies führte zum Interessenskonflikt, denn für viele Arbeitnehmer war die Fünftagewoche noch keine Realität, weshalb sie auch keine geänderten Fahrzeiten wollten. Aus diesem Grund versuchten die Gesuchsteller auch nicht, die Fahrzeiten anzupassen, sondern eine zusätzliche Verbindung zu erhalten. Eine politische Gemeinde konnte nicht nur die Leute mit Fünftagewoche vertreten, sondern musste auch diejenigen unterstützen, die am Samstag arbeiteten.

Das Fricktal war besonders stark auf Basel ausgerichtet. Das eine halbe Stunde von Basel entfernte Stein war ein typischer Pendlerort. Dabei musste nicht einmal Basel selbst das Ziel sein, gerade in den Agglomerationsgemeinden von Basel wurden nach dem Zweiten Weltkrieg viele Arbeitsplätze geschaffen.<sup>307</sup> Demensprechend war die Forderung auch nicht auf eine spezifische Interessensgruppe ausgerichtet, sondern es wurde eine allgemeine Formulierung gewählt. Insgesamt ging es nur be-

---

<sup>302</sup> Vgl. Degen 2015b (e-HLS).

<sup>303</sup> Bis anhin wurde in den Fabriken im Aargau oft bis Samstagmittag gearbeitet.

<sup>304</sup> Vgl. Schwab 1960: 148-150.

<sup>305</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_02: 8.

<sup>306</sup> Ebd.

<sup>307</sup> Vgl. Sauerländer 2006 (e-HLS).

dingt um die Interessen der Arbeiter mit geänderter Arbeitszeit. Es schwebten vielmehr allgemeine regionale Interessen mit, die schlussendlich zu einer Aufwertung der Region führen sollten. So wurden im oben erwähnten Begehren aus dem Fricktal die besseren Verbindungen für Liestal kritisiert. Beide Regionen waren auf Basel ausgerichtet und standen als Pendlerorte in Konkurrenz zueinander. Das Fricktal sah sich durch den schlechteren Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs benachteiligt.<sup>308</sup> Die aus den Reihen der Arbeitnehmer stammenden Begehren waren dementsprechend ungenauer formuliert und mit anderen Interessen verknüpft. Für die SBB bestand dabei die Schwierigkeit abzuschätzen, wie konkret das Bedürfnis war, und wie sich eine Änderung auswirken würde. Ein weiteres Begehren dieser Art wurde 1967 eingereicht, als für die kantonalen Beamten in Aarau die Fünftagewoche eingeführt wurde,<sup>309</sup> diesmal mit der Ausrichtung auf den Arbeitsort.

Bei den Begehren, die von Firmen gestellt wurden, gestaltete sich die Situation in der Regel anders. Grundsätzlich war das Interesse viel spezifischer, und damit wurden auch die Gruppen von betroffenen Arbeitern genauer definiert. Die Firma Bally reichte mehrmals Begehren ein, dies weil sie für ihre Fabrik in Dottikon, im Freiamt zwischen Lenzburg und Muri gelegen, die Fünftagewoche etappenweise einführen wollte. In einem ersten Schritt beabsichtigte die Firma Bally, jeden zweiten Samstag früher zu schliessen, und der Zug sollte dementsprechend früher fahren.<sup>310</sup> Diese alle zwei Wochen alternierende Verbindung war für die SBB nicht umzusetzen, zu gross wären die negativen Auswirkungen auf die anderen Abonnenten gewesen.<sup>311</sup> Drei Jahre später wurde dann die vollständige Fünftagewoche mit den angepassten Zeiten unter der Woche eingeführt. Die Forderung nach geänderten Fahrzeiten am Abend wurde nun mit der genauen Anzahl an Personen begründet. So mussten 70 Leute nach Aarau, 157 ins Freiamt und 18 nach Brugg.<sup>312</sup> Anhand dieses Beispiels konnte noch einmal die Komplexität der Aufgabe gezeigt werden, die hinter der Koordination des Berufsverkehrs lag, in Verbindung mit der Änderung der Arbeitszeiten. Dies sahen die Fahrplaner der SBB nicht anders und antworteten: „Die schrittweise Verkürzung der Arbeitszeit und die Einführung der Fünftagewoche in der Industrie stellten uns in den letzten Jahren bei der Gestaltung der Fahrpläne der Berufszüge vor recht schwierige und oft unlösbare Probleme.“<sup>313</sup> Allerdings wussten die SBB bei diesem Anliegen nun ganz genau, wie viele Personen betroffen waren, und konnten besser abwägen, welche Auswirkungen mögliche Veränderungen mit sich ziehen würden. So konnte im Beispiel der Firma Bally nur die Verbindung nach Aarau realisiert werden. Die anderen beiden Verbindungen hätten bei zu vielen anderen Bahnbenützern zu einer Verschlechterung geführt.<sup>314</sup>

Die Einführung der Fünftagewoche war aber nicht die einzige Anpassung der Arbeitszeiten, welche die Fahrplangestaltung beeinflusste. Die Firma Brown Boveri & Cie (BBC), heute ABB, welche in den 1960er Jahren florierte, baute neben ihrem Stammwerk in Baden auch in Birr riesige Fabrikanlagen. Dort waren 3'000 Personen beschäftigt, und die Gemeinde Birr wuchs innerhalb von zehn Jahren (1960-1970) von 730 auf über 2'500 Einwohner.<sup>315</sup> Auch diese neuen Pendlerströme galt es für die SBB zu bewältigen. Als dann ab 1971 schrittweise für gewisse Abteilungen in Birr erstmals gleitende Arbeitszeiten eingeführt wurden, kam natürlich der Wunsch auf, dass die SBB innerhalb des Zeitfensters für den Arbeitsschluss mehrere Verbindungen anbieten sollten.<sup>316</sup> Diese Massnahme war nötig, damit Leute, die von gleitenden Arbeitszeiten profitieren wollten, weiterhin mit der Bahn reisen konnten.

---

<sup>308</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_02: 8-9.

<sup>309</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_01: 2.

<sup>310</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1961; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_019\_01: 3.

<sup>311</sup> Vgl. Stellungnahme der Kreisdirektion II zu den Begehren des Kantons Aargau, 31.01.1961; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_019\_01: 4.

<sup>312</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1964; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_019\_01: 1-2.

<sup>313</sup> Antwortschreiben an AG von SBB GD, 12.02.1964; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_01: 1.

<sup>314</sup> Vgl. ebd.

<sup>315</sup> Vgl. Catrina 1991: 96-100.

<sup>316</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_01: 13; Verzeichnis der aargauischen Begehren für die kantonale Fahrplankonferenz, 15./16.01.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_01: 24.

Diese Forderung bot für die SBB eine Möglichkeit, die Zugspitzen etwas abzuflachen, also das Passagieraufkommen zu verteilen. Dies war in grossen Orten sehr willkommen, in denen genügend Pendler arbeiteten, damit alle Züge gut ausgelastet werden konnten. Bei kleineren Ortschaften trat eher das Resultat ein, dass nun mit mehreren Zügen gleich viele Leute wie vorher transportiert werden mussten.

Für den Kanton Aargau, der in jener Zeit einen Anstieg an Arbeitsplätzen, Einwohnern und Industriestandorten erfuhr, spielten die SBB eine wichtige Rolle bei der Bewältigung des ganzen Berufs- und Pendlerverkehrs. Dabei setzten gerade grosse Firmen wie Bally, BBC, Ciba mit Produktionsstandort in Stein oder Stoll-Giroflex in Koblenz auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.<sup>317</sup> Die Einführung der Fünftagewoche wurde zu einer zusätzlichen Belastung bei der Fahrplangestaltung, insbesondere die Mehrleistungen unter der Woche waren aufgrund der langen Umstellungsphase schwer zu realisieren. Gleichzeitig begann sich der Samstag als Ausflugstag zu etablieren, was neue Interessen generierte.<sup>318</sup>

In den anderen Kantonen war der Berufsverkehr natürlich auch von den SBB abhängig, aber Forderungen hinsichtlich angepasster Arbeitszeiten oder nach der Einführung der Fünftagewoche wurden nicht in den Begehren diskutiert. In Glarus gab es wohl zu wenig gegenläufige Interessen, die sich bei der Fahrplangestaltung als Problem erwiesen hätten. In Basel, wo die Einführung der Fünftagewoche Begehren im Aargau auslöste, waren diesbezüglich auch keine Begehren zu finden. Die Gründe mögen vielfältig sein. Möglicherweise war es darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Basler, die in den gleichen Ort ausserhalb der Stadt pendelten, zu klein war, um eine Interessensgruppe zu bilden. Umgekehrt hatten Firmen in der Stadt nicht genug Arbeitnehmer, die vom gleichen Ort ausserhalb von Basel kamen, um ein Begehren zu rechtfertigen.

### 5.1.2. Basel: Fernverkehr und internationale Anschlüsse

Wie bereits angedeutet, standen im Kanton Basel-Stadt vor allem die Fernverkehrsverbindungen im Vordergrund. Dabei ging es einerseits um den Ausbau der Verbindungen, andererseits um die Beschleunigung der Züge. Die Analyse der Destinationen und Regionen, die in den Begehren angesprochen wurden, hat ergeben, dass 67,3 Prozent aller Begehren in Zusammenhang standen mit Verbindungen zu anderen grossen Städten oder darüber hinaus. Die Verbindungen nach Lausanne und Genf wurden mit 21,3 Prozent am häufigsten thematisiert, gefolgt von Zürich und der Ostschweiz mit 16,4 Prozent. Die Verbindungen nach Bern, mit Anschluss ins Oberland und Luzern, mit Weiterreisemöglichkeit ins Tessin oder Italien, folgten mit einem Anteil von je 14,8 Prozent.<sup>319</sup> Die Forderungen der Basler Bevölkerung präferierten also keine bestimmte Stadt. Viel wichtiger war die gute Verknüpfung von Basel mit allen grossen Schweizer Städten. Dies zeigten übrigens auch die kürzeren Verbindungen. Von den verbleibenden 31,1 Prozent der Begehren forderten 18 Prozent Verbesserungen auf den Strecken nach Olten und Biel.<sup>320</sup> Die Interessen hinter diesen Verbesserungswünschen zu ermitteln, ist grundsätzlich schwierig. Die heterogenen Wünsche liessen keine einheitliche Strategie erkennen. Dies zeigten beispielsweise die Begehren betreffend den Verbindungen in die Westschweiz. Der Kanton Basel-Stadt kritisierte entweder die Anzahl der Verbindungen,<sup>321</sup> oder forderte den Einsatz von direkten Zügen über Lausanne ins Wallis, weil ein Umsteigen für die Reisenden in die dortigen Kurorte als mühsam erachtet wurde.<sup>322</sup> Insgesamt beinhalteten Begehren am häufigsten Hinweise über Geschäftsreisende. Dies war bei den Verbindungen in die Westschweiz nicht anders. Gerade in den Nachkriegsjahren richtete sich der Fokus auf die Verbindungen nach Genf, denn während des

<sup>317</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_01: 13.

<sup>318</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_02: 5.

<sup>319</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>320</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

<sup>321</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 24.01.1953; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_03: 1.

<sup>322</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 29.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_06: 1-2.

Krieges kam es auf dieser Strecke zu Einschränkungen im Betrieb. Der Kanton Basel-Stadt bemühte sich, diese Situation wieder zu korrigieren, wie ein Begehren von 1950 zeigte: „Wir halten dieses Begehren aufrecht, umso mehr, als diese direkte Verbindung zwischen den beiden Handelsstädten Basel und Genf bis zum Ausbruch des Krieges bestanden hat und nicht wegen schlechter Frequenz auf Basel/Lausanne beschränkt worden ist.“<sup>323</sup> Dass die Fernverkehrsverbindungen für die Arbeitsmobilität bedeutsam waren, zeigten auch die Interessen an der Verbindung nach Bern. Die Gesuchsteller kritisierten neben der langen Fahrzeit auch die für den Arbeitsbeginn ungünstig gelegene Ankunftszeit.<sup>324</sup> In den Begründungen zur Ablehnung dieser Begehren argumentierten die kantonalen Vertreter oftmals mit der Verschlechterung der Situation für die Stadt Basel. Dies war bei den Forderungen nach der Führung von Schnellzügen ohne unnötige Zwischenhalte nicht anders. „Es fällt uns auf, dass im Widerspruch zu Punkt 4, Seite 3 des Fahrplanberichts der SBB immer mehr von und nach Basel verkehrende Züge Zwischenhalte überbunden [=eingelegt] werden.“<sup>325</sup> Kritisiert wurden insbesondere Schnellzüge, die in den beiden Orten Baden und Rheinfelden hielten. Bei diesen Halten wichen die Fahrplanverantwortlichen der SBB von ihrem Grundkonzept ab, die Städteschnellzüge ohne Zwischenhalte zu führen, um damit den Interessen des Kantons Aargau entgegenzukommen. Diese Praxis kollidierte mit den Interessen der Gesuchsteller aus Basel: Sie wollten, dass Basel möglichst schnelle Verbindungen mit anderen Grossstädten erhält.



Abb. 4: Transalpin der ÖBB im Bahnhof Basel 1970. Dr. E. Scherer, 26.03.1970, [https://de.wikipedia.org/wiki/Transalpin\\_\(Zug\)#/media/File:BhfBasel\\_Transalpin\\_26\\_3\\_1970.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Transalpin_(Zug)#/media/File:BhfBasel_Transalpin_26_3_1970.jpg), 20.01.2016.

Verbunden mit dem Wunsch nach besseren nationalen Fernverkehrslinien war auch das Interesse an verbesserten internationalen Anschlüssen. Ab Mitte der 1950er Jahre begann eine intensive Phase des internationalen Personenverkehrs. Die im Zweiten Weltkrieg zusammengebrochenen Verbindungen wurden wieder reaktiviert, und mit dem wirtschaftlichen Aufschwung stieg auch die Zahl der Zugreisenden erneut an.<sup>326</sup> Wegweisend war die Einführung des Trans Europ Express (TEE). Diese ab 1957 europaweit verkehrenden Züge wiesen alle einen hohen Komfortstandard auf.<sup>327</sup> Ausgehend von dieser Entwicklung versuchten die Fahrplanverantwortlichen in Basel, den internationalen Personenverkehr zu optimieren. Die internationalen Züge, aber auch die Schnellzüge, die deren Anschlüsse vermittelten, verkehrten ohne unnötige Zwischenhalte.<sup>328</sup> Da viele

internationale Züge über Basel fuhren, konnte mit diesen von der Rheinstadt aus andere Schweizer Städte bequem und schnell erreicht werden. Dies entsprach ziemlich genau den grundsätzlichen Forderungen im Kanton Basel-Stadt. Durch den internationalen Bahnverkehr stieg auch die Bedeutung von Basel im nationalen Bahnverkehr. Gleichzeitig war die Stadt auch besser an das internationale Zugnetz angeschlossen.

<sup>323</sup> Fahrplanbegehren BS, 14.01.1950; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_05: 1.

<sup>324</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 24.01.1953; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_03: 2.

<sup>325</sup> Fahrplanbegehren BS, 25.01.1955; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_07: 6.

<sup>326</sup> Vgl. Eggs, Cranach 2015 (e-HLS).

<sup>327</sup> Vgl. Goette 2006: 12-15.

<sup>328</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 29.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_06: 7-8.

Die Begehren, die in Zusammenhang mit der Ausdehnung der Fahrstrecke des Transalpin standen, waren exemplarisch für die Verknüpfung beider Interessen. Diese Vorzeigeverbindung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verband Wien mit der Schweiz. Bei seiner Einführung 1958 fuhr der Zug nur bis Zürich. Für das Jahr 1959 forderten Interessenvertreter aus Basel die Weiterführung des Transalpin bis nach Basel.<sup>329</sup> Die SBB folgten dem Vorschlag und setzten sich bei den ÖBB dafür ein, dass der Zug bis nach Basel geführt wurde.<sup>330</sup> So gelang es dank den Fahrplanbegehren aus Basel, dass der Transalpin bis 2009 nach Basel fuhr.<sup>331</sup>

Allerdings bemängelten die Interessenten aus Basel, dass der Zug zwischen Zürich und Basel nicht mehr den Charakter eines internationalen Schnellzugs aufwies. Es wurde Post transportiert, und es gab Zwischenhalte. Diese Entschleunigung wurde als Grund gesehen, „dass er von direkten Reisenden aus Oesterreich wenig benützt wird.“<sup>332</sup> Deshalb war klar: „Der ‚Transalpin‘ darf zwischen Zürich und Basel nicht zu einem Nebenaufgabenzug werden.“<sup>333</sup> Die direkte Verbindung kam natürlich auch der Bevölkerung der Stadt Basel zu Gute, aber es war augenscheinlich, dass die Gesuchsteller auch Reisende aus dem Ausland nach Basel holen wollten. Gute internationale Anschlüsse würden Basel als Handels- und Kongressstadt aufwerten und gleichzeitig die international tätigen Konzerne in Basel stärken. Basels Bedeutung stieg auch mit der Etablierung der international renommierten Uhren- und Schmuckmesse oder der 1972 eröffneten Art Basel.<sup>334</sup> Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich Basel aus verschiedenen Gründen, die teils spezifischer, teils allgemeiner Natur waren, für gute Anschlüsse mit dem Ausland stark gemacht hatte. Des Weiteren sollten, ausgehend von Basel als Knotenpunkt, die grossen Schweizer Städte gut und schnell erreicht werden. Aus diesen Begehren ergab sich eine einheitliche Stossrichtung für die Fahrplanentwicklung, die Basels Bedeutung im nationalen und internationalen Schienenverkehr erhöhen sollte.

Der Wunsch nach Anschluss an die internationalen Verbindungen war in den beiden anderen Kantonen viel weniger stark ausgeprägt.<sup>335</sup> Im Aargau versuchten einzig die Städte Baden und Zofingen schon seit längerem, ebenfalls Anschluss an die internationalen Zugverbindungen zu erhalten. Diese Forderungen widersprachen aber den Bemühungen der SBB, keine Schnellzugshalte für kleine Städte zu gewähren. Allerdings gelang es vereinzelt mittels Einsprache beim Eidgenössischen Amt für Verkehr, solche zusätzlichen Halte zu erwirken,<sup>336</sup> was wiederum diametral zu den Entwicklungsbestrebungen in Basel verlief. Grundsätzlich waren also die Motive in beiden Kantonen die gleichen, nämlich die Aufwertung einer Stadt. Während es in Basel für den ganzen Kanton galt, war dies im Aargau nur für einen kleinen Teil des Kantons der Fall. Aufgrund der geografischen Lage und der Grösse war Basel bei dieser Entwicklung im Vorteil.

### 5.1.3. Glarus: Koordination des Verkehrs

Im Kanton Glarus war die Zahl der Begehren nach dem Krieg deutlich niedriger als vor dem Krieg. Die geringe Aktivität in der Fahrplangestaltung war aber nicht auf eine allgemein zufriedenstellende Situation zurückzuführen. Dies kann aufgrund der Tatsache hergeleitet werden, dass 67,7 Prozent der eingereichten Begehren eine Mehrleistung forderten.<sup>337</sup> Dies steht nun etwas im Widerspruch zum Titel dieses Kapitels. Es bedarf daher einer Erklärung. Bei genauerer Analyse der Begehren und vor

---

<sup>329</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 15.01.1959; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_06: 6.

<sup>330</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 25.02.1959; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_01: 5.

<sup>331</sup> Vgl. Der „Transalpin“ ist Geschichte 2010: 413.

<sup>332</sup> Fahrplanbegehren des BS, 15.01.1963; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_019\_03: 5.

<sup>333</sup> Ebd.: 6.

<sup>334</sup> Vgl. Degen, Sarasin 2015 (e-HLS).

<sup>335</sup> Das einzige Begehren in Zusammenhang mit internationalen Verbindungen im Glarus wurde bereits ausgeführt. Vgl. Kapitel 5.1.

<sup>336</sup> Vgl. Schreiben an die Baudirektion AG von SBB GD, 16.03.1954; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_042\_02.

<sup>337</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

allem der Antworten der SBB wurde deutlich, dass zwar Mehrleistungen gefordert wurden. Dies resultierte aber zumeist in einer Koordination des bestehenden Fahrplans.<sup>338</sup> Es bestand also eine Diskrepanz zwischen dem Geforderten und dem Erreichten.<sup>339</sup> Jegliche Versuche, ausserhalb der Linie Ziegelbrücke-Linthal Einfluss zu nehmen, waren ebenfalls erfolglos, insbesondere auf der Hauptstrecke Zürich-Chur, auch wenn es sich nur um eine Koordination des Regionalverkehrs zu Gunsten der Gemeinden Mühlehorn und Bilten handelte.<sup>340</sup> Das geringe Passagieraufkommen veranlasste die SBB immer wieder, Begehren nach Mehrleistung zurückzustellen. In wenigen Fällen genehmigten die SBB ein Betrieb probeweise, um ihn kurzum wieder einzustellen, weil ein zu geringes Passagieraufkommen vorlag. Das geringe Aufkommen war auch den kantonalen Behörden bewusst, und deswegen gingen sie wohl auch nie in Berufung. Ein erfolgreicher Rekurs schien nicht möglich, denn die SBB erbrachten den minimalen Betriebsaufwand. Jedoch wurden jegliche Versuche, den Ausbau des Schienenverkehrs in Glarus voranzutreiben, unterbunden, und der Kanton konnte sich nur auf die Koordination des bestehenden Fahrplanangebots auf der innerkantonalen Strecke beschränken, genoss dort aber grosse Freiheiten.

## 5.2. Wirkungskraft der Begehren

Die Zeit nach der Einführung des SBB-Gesetzes von 1944 war für die SBB von hohen Passagierzahlen und stabilen Finanzen geprägt. Da der Bund zu jener Zeit vor allem den Strassenausbau förderte, wurden kaum Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt.<sup>341</sup> Wie gut konnten die Kantone in dieser Periode ihre Interessen durchsetzen?

Die Annahmequoten stiegen im Vergleich zum vorherigen Untersuchungszeitraum in den Kantonen Aargau und Glarus an (siehe Abb. 5). Nach wie vor wurde die Mehrzahl der Begehren abgelehnt, was wieder auf die grundlegenden Probleme der Fahrplangestaltung zurückgeführt werden muss, also auf die Problematik zwischen den lokalen Interessen der Kantone und der gesamtschweizerischen Verkehrsplanung der SBB sowie auf die Diskrepanz zwischen publiziertem und betriebsinternem Fahrplan. Auch die Tatsache, dass die Koordination des Fahrplans mehr Erfolg hatte als die Forderung nach Mehrleistung, kann aufgrund der geringen Investitionsmöglichkeiten der SBB<sup>342</sup> als nachvollziehbar erachtet werden. Die Steigerung gegenüber der vorherigen Periode lässt sich im Kanton Aargau wohl damit erklären, dass die Kantonsregierung vorgängig unwichtige, chancenlose und sich widersprechende Begehren aussortierten. In den Quellen existieren keine sich widersprechenden Begehren. Zudem gab es Hinweise, dass auf den vorgängigen Konferenzen bereits einige Anliegen verworfen wurden.<sup>343</sup> In Glarus stiegen die teilweise angenommenen Begehren aufgrund der im vorherigen Kapitel beschriebenen Verkehrskoordination besonders an. Schlussendlich kam den beiden Kantonen zu Gute, dass sie sich vor allem auf lokale oder innerkantonale Anliegen beschränkten.

---

<sup>338</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von der SBB GD, 20.02.1957; GD\_BA\_SBB52\_043\_02; Antwortschreiben an GL von der SBB GD, 27.02.1960; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_01.

<sup>339</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 18.02.1954; Antwortschreiben an GL von SBB GD, 15.02.1956; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_02.

<sup>340</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 16.02.1955; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_02; Antwortschreiben an GL von SBB GD, 05.02.1963; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_01.

<sup>341</sup> Vgl. Beck 1999: 39.

<sup>342</sup> Vgl. Beck 1999: 39-41.

<sup>343</sup> Vgl. Beispielsweise Fahrplanbegehren AG, 23.01.1958; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_02: 2-3.

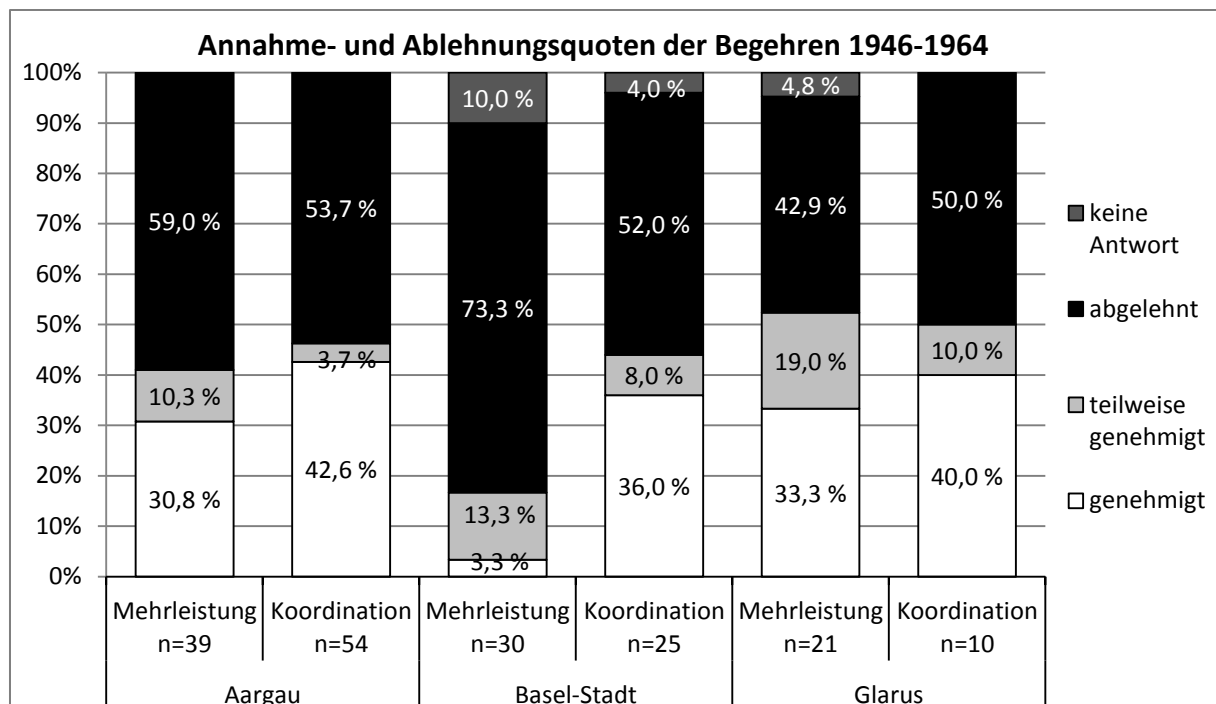


Abb. 5: Annahme- und Ablehnungsquoten der Begehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.

Der Kanton Basel-Stadt konnte, wie bereits für den vorherigen Untersuchungszeitraum festgestellt wurde, den geringsten Erfolg bei der Fahrplangestaltung aufweisen, zumindest bezogen auf geforderte Mehrleistungen. Problematisch waren die Forderungen zur Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen. Diese standen oftmals in Zusammenhang mit der Anschaffung von neuem Zugsmaterial, für das die SBB aber keine Finanzmittel zur Verfügung hatte.<sup>344</sup> Vielen Begehren standen die SBB zudem kritisch gegenüber, weil die Forderungen zu einem unrentablen Betrieb geführt hätten. Dies zeigte sich insbesondere bei den geforderten Verbesserungen der Verbindungen nach Bern und in die Westschweiz. Für zusätzliche Züge war das Verkehrspotential zu gering, und eine Koordination zu Gunsten von Basel hätte auf Kosten der Verbindungen nach Zürich erfolgen müssen. Da in diese Richtung das Passagieraufkommen wesentlich grösser war, standen solche Anpassungen für die SBB nicht zur Debatte.<sup>345</sup> Diese Begehren verdeutlichten ein grundlegendes Problem für die Interessen aus dem Kanton Basel-Stadt, denn sehr viele Wünsche hatten Einfluss auf Strecken und Verbindungen in anderen Kantonen. Wenn die Interessen Basels mit den Entwicklungsvorstellungen der SBB zusammenfielen, waren solche Begehren dennoch von Erfolg gekrönt. Ein Beispiel dafür ist die Aufhebung von Zwischenhalten bei Schnellzügen im Kanton Aargau.<sup>346</sup> Deswegen waren die Quoten in Basel, bezogen auf die Koordination des Fahrplans, auch besser als bei den Mehrleistungen.

Gerade weil die Erfolgsquoten bei den kantonalen Fahrplanbegehren nicht so hoch waren, begannen sich nun Interessierte aus der Bevölkerung direkt bei den SBB zu melden. So schrieb die Generaldirektion der SBB dem Schweizer Hotelier-Verein, der seinen Sitz in Basel hatte:

<sup>344</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 11.02.1949 und 15.02.1950; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_01.

<sup>345</sup> Vgl. Brief von Kreisdirektion I an Division de L'Exploitation DG [SBB GD], 07.02.1950; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_01: 2.

<sup>346</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 25.01.1955; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_07: 6.



„Sie kritisieren ferner den Umstand, dass die Züge Basel-Bern und umgekehrt im Gegensatz zu jenen Zürich-Bern-Zürich mehrheitlich Zwischenstationen bedienen. Ihr Wunsch deckt sich im wesentlichen [sic] also mit den Bestrebungen der Kantonsregierung.“<sup>347</sup>

Auch die lokale Presse begann, den Unmut über die nicht gutgeheissenen Fahrplanverbesserungen zu thematisieren. Dabei verfolgte sie einen viel weniger diplomatischen Kurs als die Regierung, wie der Brief von der GD an den Kanton Basel zeigt:

„Einleitend möchten wir unserer Genugtuung darüber Ausdruck geben, dass Sie einige Dankesworte finden über die im Entwurf vorgesehenen Fahrplanverbesserungen. Sie stehen im Gegensatz zu dem gehässigen Ton, den gewisse Basler Zeitungen unmittelbar nach der Ausgabe des Entwurfes gegenüber unserer Verwaltung anzuschlagen glauben mussten.“<sup>348</sup>

Aufgrund der geringen Wirkungskraft der Begehren versuchten nun die Interessensgruppen auch über inoffizielle Kanäle Einfluss auf die Fahrplangestaltung zu nehmen. Zwar griff die Presse schon früher die Fahrplanbegehren als Thema auf, doch dabei wurde eine informative Berichterstattung gewählt, die sowohl die Neuerungen des Fahrplans wie auch die Begehren der Kantone beschrieb, ohne dabei Partei zu ergreifen.<sup>349</sup>

Mit dieser einsetzenden Kritik wurde die Wirkungskraft der Fahrplanbegehren langsam in Frage gestellt. Dies verhielt sich aber konträr zu dem Bild, dass von der SBB-nahen Literatur zu vermitteln versucht wurde. Im Zuge der Sanierung der SBB durch das SBB-Gesetz von 1944<sup>350</sup> und aufgrund des hundertjährigen Bestehens der Eisenbahn in der Schweiz wurden einige Texte zu den Fahrplänen veröffentlicht.<sup>351</sup> Dabei wurde darauf hingewiesen, dass durch die Fahrplanbegehren die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse beachtet wurden. Es wurde von „Demokratischer Fahrplangestaltung“ gesprochen, und dass dadurch das „ganze Schweizervolk“ Einfluss nehmen konnte.<sup>352</sup> Dass diese Aussagen dem Ansehen der SBB dienlich sein sollten, versteht sich von selbst. Wie aber die Praxis zeigte, sollte sich der Einfluss auf die Eingabe über die Kantonsregierungen beschränken. Die SBB erachteten eine Diskussion abseits des behördlichen Weges als nicht wünschenswert.<sup>353</sup> Eine Anpassung des Prozesses kam für die SBB in diesem untersuchten Zeitabschnitt nicht in Frage. In den meisten Kantonen funktionierte die Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden ganz gut. Dies war auch im Kanton Basel nicht anders. Die Behörden unterstützten das Vorgehen der Presse nicht, wohl weil die Kritik auch an sie gerichtet war. Basel kam in einer späteren Fahrplanperiode doch noch zu einer direkten Verbindung nach Bern,<sup>354</sup> und auch in den anderen Kantonen erbrachte der jeweils neue Fahrplan eine Mehrleistung. So stellten die Kantone ihre Begehren im Jahr 1964, als die Landesausstellung in Lausanne stattfand, stark zurück. Dies geschah aus Rücksicht auf den riesigen Mehraufwand, den die SBB betrieben.<sup>355</sup> Die Wirkungskraft der Begehren auf den Fahrplan für die Hochperiode der SBB nach dem Krieg einzuschätzen, erwies sich als problematisch. Zahlreiche Begehren wurden in dieser stabilen Periode genehmigt, aber es wurden kaum grössere Anpassungen vorgenommen. Dies vor allem deshalb nicht, weil keine weiteren Investitionen getätigt werden konnten. Erste Anzeichen von Unzufriedenheit wurden nicht als Warnung in Bezug auf zukünftige Probleme erkannt. Die Auswirkungen wurden dann im nächsten untersuchten Zeitabschnitt von 1965-1975 bemerkbar.

<sup>347</sup> Brief an den Schweizer Hotelier-Verein von SBB GD, 06.07.1951; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_05.

<sup>348</sup> Antwortschreiben an BS von der SBB GD, 17.02.1955; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_042\_02: 3.

<sup>349</sup> Vgl. Fahrplanwünsche. In: Neue Zürcher Zeitung (NZZ), 17.02.1928, Mittagsausgabe 294: 7.

<sup>350</sup> Vgl. Steinmann 2010b: 392.

<sup>351</sup> Vgl. Metzger 1955: 616-640; Gutersohn 1947: 54-66; Verband schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs 1949: 11-12.

<sup>352</sup> Verband schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs 1949: 11.

<sup>353</sup> Vgl. Antwortschreiben an den BS von SBB GD, 17.02.1955; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_042\_02: 1.

<sup>354</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 27.01.1956; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_07: 1.

<sup>355</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 21.01.1964; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_019\_03; Fahrplanbegehren AG, 23.01.1964; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_019\_01; Der Kanton Glarus hat für 1964 keine Begehren eingereicht.

## 6. 1965-1975: Krisenjahre der SBB

In den zehn Jahren ab 1965 entwickelte sich in der Schweiz das Auto zum Massentransportmittel. Im Schnitt besass fast jede Familie ein eigenes Auto.<sup>356</sup> Dieser Entwicklung lag der gesteigerte Wohlstand zugrunde. Die zunehmende Motorisierung war ein Grund für eine gesteigerte Mobilität. Ebenfalls prägend für die Jahre von 1965 bis 1975 waren Veränderungen in der Siedlungsstruktur, die zusätzlichen Verkehr mit sich brachten. Ortschaften im Mittelland, die bis anhin nicht oder nur schlecht von der Bahn erschlossen waren, begannen zu wachsen, und um die Städte herum entstanden immer breitere Agglomerationsgebiete.<sup>357</sup> Der Strassenbau veränderte nicht nur den Nahverkehr, mit der Eröffnung der ersten Autobahnabschnitte kam auch der nationale Schienenfernverkehr zu zunehmender Konkurrenz.<sup>358</sup> Die Schweiz befand sich immer noch in einem wirtschaftlichen Wachstum, bis es in den 1970er Jahren zur Krise kam. Das Jahr 1973 war mit dem Ölpreisschock sinnbildlich für die Krise. Die anschliessenden Jahre 1974-1976 verzeichneten negative Wachstumsraten von -2,8 Prozent pro Jahr. Die Schweizer Wirtschaft befand sich in einer Rezession.<sup>359</sup>

Die Passagierzahlen bei den SBB begannen nach dem Rekordjahr 1964 mit der Expo in Lausanne ab 1965 kontinuierlich zu sinken. Damit war auch ein Rückgang der Einnahmen verbunden, insbesondere der Regionalverkehr und eine Sparte des Güterverkehrs (Stückgutverkehr) machten Verluste. Die Jahresrechnung konnte jeweils durch „Überschüsse aus den rentablen Verkehren der SBB“<sup>360</sup> ausgeglichen werden, so Steinmann. Laut Hürlimann wurden die Defizite durch Reserven gedeckt.<sup>361</sup> Es bleibt dahingestellt, was die Jahresbilanz ausglich, die Tendenz blieb die gleiche: Von aussen machten die SBB noch einen gesunden Eindruck, während sie in Wirklichkeit keinen Gewinn mehr erzielten. Gleichzeitig nahmen die Kapazitäten und Streckenauslastungen aufgrund des gestiegenen Güterverkehrs zu.<sup>362</sup> So flossen die ersten Investitionen in Infrastrukturanlagen seit Ende des Krieges auch in den Ausbau des Güterverkehrs sowie den Bau verschiedener Rangierbahnhöfe. Ziel war die Trennung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Unter diese Massnahme fiel auch der Bau des Heitersbergtunnels, der 1975 eröffnet wurde.<sup>363</sup> Diese Neuerung hatte Verbesserungen oder zumindest Veränderungen für den Personenverkehr zur Folge. Kirchhofer machte verschiedene Gründe geltend für die Krise: Erstens die Tarifvorgaben, die nur geringe Einnahmen brachten, zweitens veraltete Bahnanlagen, die nun modernisiert werden mussten, und drittens überhöhte Lohnkosten – die SBB hatten zu jener Zeit ihren Rekordpersonalbestand. Zudem brachte die Rezession einen Zerfall des Güterverkehrs, der bisherigen finanziellen Stütze der SBB.<sup>364</sup> In den folgenden Jahren musste der Bund die Defizite decken. So zahlte er im Jahr 1973 CHF 92 Millionen, ein Jahr später waren es bereits über CHF 200 Millionen.<sup>365</sup> Noch war der Bund bereit, die Defizite zu decken, da man den SBB eine gute Führung attestierte und die Situation als temporäre Krise einschätzte.<sup>366</sup> Dieser Zeitabschnitt war also geprägt von zunehmender Mobilität, aber auch von grundlegenden Verän-

---

<sup>356</sup> Vgl. Ochsenbein 1999: 42.

<sup>357</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 266-267.

<sup>358</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 215

<sup>359</sup> Vgl. Siegenthaler 1987: 508-510.

<sup>360</sup> Steinmann 2009: 221.

<sup>361</sup> Vgl. Hürlimann 2011: 252.

<sup>362</sup> Vgl. Schwabe, Amstein 1997: 356.

<sup>363</sup> Vgl. Beck 1999: 64.

<sup>364</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 285-286.

<sup>365</sup> Vgl. Steinmann 2009: 222.

<sup>366</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 248.

derungen der Siedlungsstruktur aufgrund der Massenmotorisierung. Gleichzeitig durchlebten die Schweizerischen Bundesbahnen krisenbehaftete Jahre.

## 6.1. Mobilitätsinteressen anhand der Fahrplanbegehren

Die SBB mussten in den Jahren 1965-1975 mit immer grösseren Problemen umgehen. Dies hatte auch Auswirkungen auf die eingereichten Begehren. Die Auswertung ergibt folgendes Bild:

Tab. 7: Anzahl eingereichte Begehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.<sup>367</sup>

Kanton	Begehren total	untersuchte Jahre	Begehren pro Jahr
Aargau	132	5	26,40
Basel-Stadt	81	6	13,50
Glarus	9	4	2,25

Die Reduktion der zu untersuchenden Jahre geht dieses Mal nicht auf die getroffene Auswahl zurück. Die SBB änderten den Prozess der Fahrplangestaltung. Neu wurde ein Zweijahresfahrplan eingeführt, wodurch die Fahrplangestalter der SBB mehr Zeit zur Ausarbeitung des neuen Fahrplans hatten. Eine weitere Massnahme war, dass aufgrund der zusätzlichen Zeit die Begehren in zwei Runden bearbeitet wurden. Die erste Runde war eine Besprechung, die Anliegen der Kantone wurden in den laufenden Prozess der Fahrplanentwicklung aufgenommen.<sup>368</sup> Die zweite Runde war dann die schriftliche Eingabe der eigentlichen Begehren.

Grundsätzlich fällt auf, dass trotz einer Vorbesprechung, in den Kantonen Aargau und Basel-Stadt die Begehren pro Jahr im Vergleich zur vorherigen Untersuchungsperiode zunahmen. In Glarus hingegen waren die Zahlen rückläufig, sowohl absolut wie auch pro Jahr gerechnet. Die geringe Anzahl an Begehren in Glarus erschwert es allerdings, wissenschaftliche, insbesondere quantitative Resultate vorzulegen.

Tab. 8: Relative Häufigkeit der Begehren nach Kategorie 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

Kategorie	Aargau	Basel-Stadt	Glarus
Mehrleistung	32,6 %	30,9 %	55,6 %
Koordination des Bahnverkehrs	63,6 %	63,0 %	44,4 %
Sonstiges	3,8 %	6,2 %	0,0 %

Tendenziell reichten die Kantone im Untersuchungszeitraum mehr Begehren ein, die auf die Koordination des Verkehrs eingingen. Die Forderungen nach zusätzlichen Leistungen gingen zurück. Der Grund dafür liegt in erster Linie wohl nicht daran, dass man mit der Leistungsvielfalt zufrieden war,

<sup>367</sup> Berechnungen basieren auf den Quellen: Quellen: SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_037\_04; GD\_BA\_SBB52\_038\_01; GD\_BA\_SBB52\_038\_03; GD\_BA\_SBB52\_039\_05; GD\_BA\_SBB52\_039\_06; GD\_BA\_SBB52\_040\_05; GD\_BA\_SBB52\_041\_01; GD\_BA\_SBB52\_041\_02; GD\_BA\_SBB52\_043\_01; GD\_BA\_SBB52\_044\_01; KDII\_REG\_SBB52\_015\_01; KDII\_REG\_SBB52\_017\_01; KDII\_REG\_SBB52\_017\_02 [im Folgenden FB 1965-1975].

<sup>368</sup> Vgl. Kapitel 6.2.

sondern an der wirtschaftlich schlechten Lage der SBB. Den Gesuchstellern war bewusst, dass in jenen krisenbetroffenen Jahren die SBB keine Mehrleistungen bereitstellen konnte. Dies zeigte sich daran, dass in den Einleitungen zu den Begehren die Kantone denn auch die Leistung der SBB unter schwierigen Bedingungen anerkannten.<sup>369</sup>

## Mehrleistungen

Die Begehren des Kantons Aargau deuteten darauf hin, dass nach wie vor ein grösseres Interesse an der Verbesserung der Berufsmobilität herrschte.<sup>370</sup> Damit änderte sich im Vergleich zur Vorperiode nichts Grundlegendes. Wie schon im Kapitel 5.1.1. beschrieben, zog sich der Ausbau der Industrie im Kanton Aargau bis in die 1970er Jahre hin. Insbesondere die Grossindustrie zeigte sich aktiv in der Stellung von Begehren, zum Beispiel die Firmen BBC und Ciba-Geigy.<sup>371</sup> Jedoch zielten auch einige Begehren darauf ab, die Freizeitmobilität zu verbessern. So bewerteten beispielsweise die Regionen Fricktal und Seetal ihre Verbindungen am Wochenende als ungenügend. Hervorgehoben wurde, dass die bestehenden Verbindungen keine guten Anschlüsse für den Wintersporttourismus in den Kanton Graubünden darstellten.<sup>372</sup> Immer noch war die grosse Mehrheit der Begehren auf den Regionalverkehr ausgerichtet.<sup>373</sup> Allerdings kam es in wenigen Fällen zu einem Auseinandergehen von Forderung und Interesse, wie man am vorherigen Beispiel erkennen kann: Hier wurden Anschlusszüge im Regionalverkehr gefordert. Jedoch lag das Interesse eigentlich am Fernverkehr, nämlich am Ausflugsziel Graubünden. Dabei handelte es sich aber um Einzelfälle, die keine Auswirkungen auf das Gesamtbild im Kanton Aargau hatten.

In Basel war die Interessensverteilung, bezogen auf die Freizeit- und Berufsmobilität, deutlich ausgeglichener.<sup>374</sup> Hingegen bezogen sich die Mehrleistungsbegehren nach wie vor auf nationale und internationale Schnellzugstrecken.<sup>375</sup> Viele Begehren wurden von spezifischen Reisegruppen gestellt. So forderten Reisende nach Italien und Skifahrer ins Berner Oberland zusätzliche, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene, Verbindungen. Einige Fluggesellschaften forderten eine adäquate Verbindung in die Berge für ihre Charterflüge.<sup>376</sup> Der Kanton stellte Forderungen die bestehenden Verbindungslücken von Basel nach Bern, Zürich, Genf und Luzern zu schliessen, dies mit dem Ziel ein durchgehend gutes Angebot an Städteschnellzügen zu garantieren.<sup>377</sup>

In Glarus betrafen drei Forderungen den Berufsverkehr und zwei den Freizeitverkehr. Für den Berufsverkehr war die Verbindung nach Zürich interessant, worauf in Kapitel 6.1.3. noch separat eingegangen wird. Das eine Begehren zum Freizeitverkehr betraf einen zusätzlichen Zug von Pfäffikon nach Linthal am Sonntag, damit Touristen den Ferienort Braunwald erreichen konnten.<sup>378</sup> Das andere Begehren war eine Bitte zur Weiterführung des letzten Zuges von Zürich Richtung Glarus. Dieser sollte nicht nur bis Siebnen, sondern bis nach Ziegelbrücke verkehren. Es sei einfacher, von

---

<sup>369</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 24.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 1.

<sup>370</sup> AG: BdH BM 29,5 % zu FM 13,6 %; BzL BM 54,5 % zu 43,2 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>371</sup> Wurde im Kapitel 5.1.1. ausgeführt.

<sup>372</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_01: 10.

<sup>373</sup> Begehren für den Fernverkehr (hauptsächlich Bern) wurden nur zu 11,6 % eingegeben. Der Regionalverkehr schlug mit 88,4 % der Mehrleistungsbegehren zu Buche. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>374</sup> BS: BdH BM 20 % zu FM 28 %; BzL BM 52 % zu FM 48 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>375</sup> Nur 8 % (2 Begehren) waren auf den Regionalverkehr ausgerichtet.

<sup>376</sup> Vgl. Fahrplanbegehren des BS, 08.06.1964; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 4.

<sup>377</sup> Fahrplanbegehren BS, 23.01.1973; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 2, 4, 6.

<sup>378</sup> Vgl. Stellungnahme der Kreisdirektion III an die SBB GD zu den Fahrplanbegehren von GL, 01.02.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_037\_04: 1-3.

dort aus einen Autofahrdienst zu organisieren, wodurch Abendveranstaltungen nicht früher verlassen werden müssten.<sup>379</sup>

## Koordination

Tab. 9: Relative Häufigkeiten der Koordinationsbegehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigenen Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

Koordination: Art der Begehren	Aargau (63,6 %)	Basel-Stadt (63,0 %)	Glarus (44,4 %)
Zusätzlicher Halt	25,0 %	2,5 %	11,1 %
Änderung der zeitlichen Lage	37,9 %	28,4 %	11,1 %
Schnellere Verbindung	0,8 %	32,1 %	22,2 %

In den Jahren 1965-1975 stellte der Kanton Aargau deutlich mehr Begehren, die der Berufsmobilität zugeordnet werden können. Allerdings gab es durchaus auch Eingaben, welche die Freizeitmobilität betrafen.<sup>380</sup> Das Interesse an der Koordination im Fernverkehr hielt sich mit 15,5 Prozent in Grenzen, im Kanton Aargau dominierten folglich Änderungswünsche im Regionalverkehr.<sup>381</sup> Im Kanton Basel-Stadt waren die Themen breiter gestreut. Wenige Begehren beinhalteten direkte Hinweise zur Berufsmobilität, aufgrund der zeitlichen Lage der Begehren lässt sich erschliessen, dass das Anliegen, den Berufsverkehr besser zu koordinieren, dominierte.<sup>382</sup> Unbestritten war jedoch das Interesse der Basler Fahrplanbegehren am nationalen Fernverkehr.<sup>383</sup>

Für Glarus sind quantitative Untersuchungen aufgrund der geringen Daten nicht sinnvoll. Es lässt sich lediglich feststellen, dass drei der vier Glarner Begehren mit dem Berufs-, respektive mit dem Schülerverkehr zusammenhingen.

Die genauere Ausdifferenzierung der Koordinationsbegehren ergeben in den Kantonen unterschiedliche Bilder. Im Aargau herrschte sowohl ein grosses Interesse an der Veränderung von Fahrzeiten wie auch an der Forderung nach zusätzlichen Zwischenhalten innerhalb des Kantons. Die Begehren nach geänderten Fahrzeiten bezogen sich insbesondere auf den Regionalverkehr und der unter Kapitel 5.1.1. bereits beschriebenen Bewältigung des Arbeitsverkehrs. Die Forderungen nach zusätzlichen Halten waren hier, im Vergleich mit den anderen Kantonen, besonders zahlreich. Dominiert waren die Regionen Baden, Brugg, Lenzburg und Aarau, also die Städte, welche an der Hauptlinie Zürich-Bern lagen. Die Stadtregierungen versuchten Anschluss zu finden an die Fernverkehrsverbindungen Richtung Westschweiz,<sup>384</sup> Berner Oberland<sup>385</sup> und Ostschweiz.<sup>386</sup> Diese Forderungen standen in Zusammenhang mit den bereits bekannten Befürchtungen, dass der Kanton Aargau zu einem Durchfahrtskanton verkommt. Insbesondere mit der Eröffnung der Heitersberglinie verstärkten sich diese Befürchtungen.

<sup>379</sup> Vgl. Brief vom Kanton Glarus an das Eidgenössische Amt für Verkehr, 06.11.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_037\_04.

<sup>380</sup> AG: BdH BM 29,8 % zu FM 17,9 %; BzH BM 48,8 % zu FM 34,5 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>381</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>382</sup> BS: BdH BM 7,8 %, zu FM 21,6 %; BzL BM 60,1 % zu FM 33,3 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>383</sup> 86,2 % der Koordinationsbegehren betrafen den Fernverkehr, davon entfielen 11,7 % auf internationale Verbindungen. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>384</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_01: 2.

<sup>385</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 27.01.1975; ABB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_01: 5.

<sup>386</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1973; ABB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_01: 4-5.

Der Kanton Basel-Stadt versuchte, die Koordination des Fahrplans in eine andere Richtung zu lenken. Ziel waren schnellere Fernverkehrsverbindungen von und nach Basel, anfangs mit allen grösseren Schweizer Städten, gegen Ende der untersuchten Periode vor allem mit Bern. Ausschlaggebend waren hier die Forderungen von Geschäftsleuten, welche sich vor allem über die Benachteiligung gegenüber der Strecke Bern-Zürich ärgerten.<sup>387</sup> Die Gründe für Forderungen nach geänderten Fahrzeiten waren sehr heterogen und gingen von der Verbesserung der Anschlüsse für internationale Züge bis zur Verbesserung des Pendlerverkehrs Richtung Jura.

### 6.1.1. Aargau: Grossprojekt Heitersberglinie

Ein grundlegendes Problem des Kantons Aargau, das sich bereits über längere Zeit abzeichnete, trat nun verstärkt in den Vordergrund, nämlich der drohende Ausschluss von den schweizerischen Schnellzugsverbindungen. Das Problem trat bereits beim Fahrplan 1965 zu Tage. Laut den Gesuchstellern drohte insgesamt eine Reduktion des Angebots im Aargau zu Gunsten anderer Regionen in der Schweiz. Die Schnellzüge auf der Jurafussstrecke sollten beschleunigt werden, um die Westschweizer Kantone besser an Zürich anzubinden. Die Beschleunigung ging auf Kosten der Zwischenhalte in Brugg und Baden. Dadurch verlor der Aargau eine bis anhin von Schülern und Studenten rege benutzte Verbindung nach Zürich. Weiter büsste der Aargau als Destination für Reisende aus der Westschweiz an Attraktivität ein, weil diese nun gezwungenermassen in Olten umsteigen mussten.<sup>388</sup> Die Änderungen hatten aus Sicht der Verantwortlichen im Kanton also in zweierlei Hinsicht negative Auswirkungen: Die Bewohner des Kantons Aargau verloren ihre guten Anschlüsse, und gleichzeitig verschlechterten sich auch die Verbindungen für die Besucher des Kantons. Dadurch wurden die Befürchtungen bestärkt, dass sich der Kanton Aargau zu einem Durchfahrtskanton entwickeln könnte.

An der grundsätzlichen Entwicklung beschleunigter Zugverbindungen hatten die kantonalen Behörden nichts auszusetzen. Den Behörden stiess jedoch sauer auf, dass diese Entwicklung auf Kosten des Kantons Aargau gehen sollte:

„Warum soll z.B. die Region Baden mit einem Einzugsgebiet von 100'000 Einwohnern, das den SBB allein aus dem Personenverkehr jährlich in der Grössenordnung von 6 Millionen Franken einbringt, zum Vorteil von Stationen am Jurafuss benachteiligt werden, die an Bedeutung und finanziellem Interesse für die SBB wesentlich zurückbleiben.“<sup>389</sup>

Die SBB lehnten das Begehren, die Zwischenhalte beizubehalten, aus betriebstechnischen Gründen ab. Die Gesuchsteller hielten aber an ihrem Anliegen fest und reichten es zwei Jahre später wieder ein.<sup>390</sup> Dieses Thema wurde auch von der Presse aufgegriffen, welche die schlechten Anschlüsse in Baden und Brugg als „rückständig“ bezeichnete.<sup>391</sup> Erst mit einem grösseren Fahrplanwechsel 1971 und der gleichzeitig stattfindenden Änderung der Fahrplangestaltung erfuhr der Aargau eine Besserung dieser Situation. Den Kantonen war es nun erlaubt, bereits zwei Jahre früher Begehren einzureichen, damit diese auch in eine mittelfristige Planung aufgenommen werden konnten. Dadurch konnten in Baden und Brugg zusätzliche Halte realisiert werden.<sup>392</sup> In den Begehren fanden sich be-

<sup>387</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 23.01.1973; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 5; Fahrplanbegehren BS, 29.01.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03: 1-3.

<sup>388</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1965; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 2.

<sup>389</sup> Ebd.: 3.

<sup>390</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 23.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 2.

<sup>391</sup> Vgl. Die SBB zwischen Zürich und Aargau. In: Aargauer Tagblatt, 26.09.1961: 8.

<sup>392</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 1-2.

reits zahlreiche Hinweise zum Bau der Heitersberglinie,<sup>393</sup> die vier Jahre später, also 1975, eröffnet wurde. Die Linie war der erste Abschnitt des Projekts Neue Haupttransversale (NHT).<sup>394</sup> Für die Eröffnung der Strecke war eine Neuordnung des Fahrplans in dieser Region vorgesehen. Die Gesuchsteller der Fahrplanbegehren im Kanton Aargau setzten grosse Hoffnungen in dieses Projekt. Die Unzulänglichkeiten im Bereich der Anbindung an die Schnellzugverbindungen waren zwar nach wie vor vorhanden, aber die kantonalen Begehrensteller nahmen nun gewisse Defizite in Kauf, in der Hoffnung, dass diese Begehren in der Neuordnung zum Tragen kämen.<sup>395</sup>

Bei der kantonalen Konferenz für den Fahrplan im Jahr 1973 war es ein grosses Anliegen des Kantons, zu einer angemessenen Frist, die das Anbringen von Änderungswünschen gestattete, über den Stand der Konzeption informiert zu werden. Die SBB wollten dem gerne nachkommen und in einigen Monaten informieren. Gleichzeitig stellten sie die Bitte an den Kanton Aargau, „die Begehrenflut einzudämmen“.<sup>396</sup> Die Neukonzeption ziehe einen grossen administrativen Aufwand nach sich. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage sei zudem auch die Fahrplanabteilung von Personal-mangel betroffen, und grundsätzlich können auch keinen Begehren mit Mehrleistungen genehmigt werden.<sup>397</sup>

Es folgte noch eine vertrauliche Konferenz, an der nur die drei Vertreter des Kantons teilnehmen durften. Dort wurden die Grundideen des Konzepts bereits mit dem Hinweis erläutert, dass die Einführung eines Taktfahrplans in Planung sei. Die Auswirkungen für den Kanton Aargau waren indessen schon relativ klar: Lenzburg würde mit einem stündlichen Schnellzugshalt aufgewertet, gleichzeitig würden aber Baden und Brugg die bestehenden direkten Verbindungen in die Westschweiz über die Jurafusslinie verlieren. Es wurde allerdings in Aussicht gestellt, dass man hier auch ein alternierendes System einsetzen könnte, das die Halte bedienen würde. Die Vertreter des Kantons waren von der generellen Entwicklung angetan, wiesen aber darauf hin, dass diese alternierende Führung unbedingt notwendig sei. Die SBB nahmen dies zur Kenntnis, wünschten sich aber erneut die Reduzierung der Begehren und schlugen als Gentlemen-Agreement vor, dass alte Begehren von den SBB nicht beachtet werden müssen, und dass abgelehnte Begehren nicht an die nächste Instanz weitergezogen würden.<sup>398</sup>

Die Fahrplanabteilung der SBB stand in dieser Periode in der Tat vor einem Berg von Arbeit. Deswegen war ihr Ziel, die Anzahl der Begehren zu reduzieren, durchaus verständlich. Auf der Seite der kantonalen Vertreter schürten sie durch ihr Vorgehen aber die Hoffnung, dass man den aargauischen Interessen in der Neukonzeption mehr Aufmerksamkeit schenken würde. Die SBB benötigten allerdings wesentlich länger als abgemacht, um den ersten Entwurf der Neukonzeption vorzustellen. So war es den Kantonen nicht möglich, zwei Jahre im Voraus ihre Anliegen anzubringen. Die Fahrplanverantwortlichen des Kantons Aargau bekundeten ihren Unmut und reichten gleichzeitig konkrete Begehren ein, ohne Bezug auf ein genaues Konzept zu nehmen, aber in der Hoffnung, dass sie damit „offene Türen einrennen“ würden.<sup>399</sup> Die Forderungen betrafen nach wie vor die bessere Anbindung von Baden und Brugg, wenn nötig mit der Einlage von neuen Zügen. Zudem erwarteten die Gesuchsteller die deutliche Aufwertung Lenzburgs für den Schnellzugsverkehr, was der Stadt im Gegenzug für ihre finanzielle Beteiligung am Bahnhofausbau zugesichert wurde.<sup>400</sup>

---

<sup>393</sup> Die Heitersberglinie war eine Umfahrung der Orte Baden und Brugg auf der Strecke zwischen Zürich und Olten. Das Herzstück der Linie war der 4,9 km lange Heitersbergtunnel. Vgl. Wägli 1980: 37, 117.

<sup>394</sup> Ziel der NHT war eine schnelle Ost-West-Verbindung der Zentren. Das Projekt NHT wurde aufgegeben, einige Ideen flossen aber in das Projekt Bahn 2000 ein. Vgl. Hürlimann 2014: 246, 266-267.

<sup>395</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 21.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_02: 4.

<sup>396</sup> Protokoll der SBB zur Fahrplanbesprechung mit AG, 18.08.1972; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_01: 1-3.

<sup>397</sup> Vgl. ebd. In der Tat wurden für den Fahrplan 1973 nur 10 Begehren eingereicht, der Schnitt in dieser Periode lag bei 26,4 Begehren pro Eingabe. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>398</sup> Vgl. Protokoll der SBB zur Besprechung des Fahrplankonzept „Heitersberg“ mit AG, 18.08.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_01: 2-4.

<sup>399</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 12.11.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_039\_06: 1-2.

<sup>400</sup> Vgl. ebd.: 2, 5.

Dank dieses Beispiels wird klar, wie bedeutsam dieses Projekt für den Kanton Aargau war, und welche Hoffnungen darin steckten. Gleichzeitig trat die Befürchtung zum Vorschein, dass der Kanton aufgrund eines gesamtschweizerischen Schnellzugskonzepts eine Degradierung zu einem reinen Durchfahrtskanton oder zu einem Vorort Zürichs miterleben müsste. Die Unzufriedenheit wurde noch verstärkt durch die Tatsachen, dass der Kanton Aargau ein grosses Verkehrsaufkommen mit hohen Einnahmen hatte, und dass er einen sehr grossen Teil der SBB-Bahninfrastruktur stellte und dadurch auch finanzielle und soziale Kosten trug. Für die SBB entwickelte sich das Projekt zu einem Problemfall. Die Veröffentlichung musste noch zwei weitere Male verschoben werden. Zudem mussten einzelne anfängliche Versprechungen zurückgezogen werden. Dies führte die Betriebsabteilung der SBB auf folgende Probleme zurück: Die Kapazitätsgrenze des Streckennetzes wurde erreicht. Ohne weitere bauliche Massnahmen am Bahnhof Zürich sowie auf der Strecke Olten-Rothrist konnte das Angebot nicht weiter ausgebaut werden. Des Weiteren gab es Verzögerungen bei der Auslieferung von Lokomotiven. Das grösste Problem allerdings sahen die SBB beim Personalaufwand. Die von Gewerkschaften realisierte Arbeitszeitverkürzung und die Fünftagewoche wirkten sich bei einem Betrieb mit Siebentagewoche besonders drastisch aus. Gleichzeitig ging die angelaufene Personalrekutierung nur langsam vorwärts.<sup>401</sup>

Erneute Verzögerungen bei der Veröffentlichung des Fahrplanentwurfes und Misstöne bei den Besprechungen führten zu einer weiteren Verschlechterung der Stimmung bei den Verantwortlichen im Aargau.<sup>402</sup> Als die SBB dann den Fahrplanentwurf vorlegten, zeigte sich für den Aargau insgesamt eine Zunahme des Schnellzugsverkehrs, allerdings fehlten in gewissen zeitlichen Lagen gute Verbindungen. Während die Verbindungen Richtung Zürich zufriedenstellend waren,<sup>403</sup> entstanden in Richtung Bern und Berner Oberland sowie in die Westschweiz sogar Verschlechterungen. Die aargauischen Fahrplanverantwortlichen kritisierten zudem, dass zur Hauptreisezeit des Pendlerverkehrs nur ein Einwegstrom von den Subzentren zur Metropole Zürich vorgesehen war. Insgesamt war die Reaktion auf den Fahrplanentwurf sehr gross. Beim Kanton wurden über 200 Begehren von diversen Gestellern eingereicht, wovon die kantonalen Behörden 165 an der Fahrplankonferenz besprechen liessen.<sup>404</sup> Ein Teil wurde dort genehmigt, ein Teil zurückgezogen und 50 weitere wurden schriftlich als Begehren eingereicht, von denen wiederum 33 abgelehnt wurden.<sup>405</sup> Der Kanton versuchte, mittels Rekurs beim EVED einen zusätzlichen Halt für Brugg und Baden für den Schnellzugsverkehr Richtung Bern, mit Anschluss an das Berner Oberland, zu erzwingen. Das EVED lehnte diesen Rekurs mit der Begründung ab, regionale Interessen seien zu Gunsten der gesamtschweizerischen Verkehrsplanung zu benachteiligen, obwohl eine Verbindung von Baden nach Bern mit Anschluss ins Berner Oberland früher bestanden habe.<sup>406</sup> Das Thema der schlechten Anschlüsse im Aargau wurde auch in der lokalen Presse mitverfolgt. So schrieb das Badener Tagblatt provokativ: „Kommt Baden aufs verkehrstechnische Abstellgeleis?“<sup>407</sup> Das Aargauer Tagblatt sah die Hoffnungen auf Verbesserungen im Schnellzugsverkehr zerschlagen und meinte, der Fahrplanentwurf „hat dann allerdings wie eine kalte Dusche gewirkt.“<sup>408</sup>

---

<sup>401</sup> Vgl. Protokoll der SBB zur Besprechung des Fahrplankonzept „Heitersberg“ mit AG, 14.12.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_039\_06: 2.

<sup>402</sup> Vgl. Protokoll der SBB zur Besprechung des Fahrplankonzept „Heitersberg“ mit AG, 01.03.1974; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_039\_06: 2.

<sup>403</sup> Diese Entwicklung ging mit der Neukonzeptionierung der Schnellzugsanschlüsse einher. Die SBB richtete nun alle Verbindungen an die Abfahrzeiten in Zürich. Dies wurde mit dem Begriff „Zürcher Spinne“ umschrieben, weil sich das Netz von Zürich ausbreitete. Fahrplanbegehren AG, 25.01.1975; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_01: 1-3.

<sup>404</sup> Vgl. ebd.: 1.

<sup>405</sup> Diese 50 Begehren tauchen in den Statistiken der Arbeit auf. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>406</sup> Erwägung des EVED auf Beschwerde des Kantons Aargau gegen Verfügung des eidg. Amtes für Verkehr, 09.01.1976; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_01.

<sup>407</sup> Ist die Region Baden ein SBB-Stiefkind. In: Badener Tagblatt, 27.01.1975.

<sup>408</sup> Aargauer Beschwerde zum SBB-Fahrplan. In: Aargauer Tagblatt, 07.03.1975.



Rückblickend weckte das Grossprojekt Heitersberglinie im Aargau Hoffnungen. Tatsächlich vermittelten die SBB mit ihrer Bitte, die Begehren zu reduzieren, um im Gegenzug ein besseres Konzept ausarbeiten zu können, den Eindruck, die Situation im Kanton Aargau nachhaltig verbessern zu wollen. Die Enttäuschung über das Ausbleiben der grossen Verbesserung war im Aargau umso grösser. So sind auch die vielen Begehren und das kompromisslose Vorgehen der Kantonsregierung zu erklären. Neben den vereinzelt sehr grossen Enttäuschungen brachte das neue Konzept aber auch merkliche Verbesserungen für viele Menschen im Kanton Aargau. So schrieben die kantonalen Fahrplanverantwortlichen zwei Jahre nach der Eröffnung an die SBB: „Trotz dieser massiven Eingriffe in das langjährige Fahrplangefüge und der daraus resultierten hohen Zahl an Fahrplanbegehren scheint sich das neue Konzept recht gut eingespielt zu haben.“<sup>409</sup> Daraus lässt sich auch erkennen, dass bauliche Massnahmen und neue Konzepte viel grössere Änderungen im Fahrplanangebot bewirken konnten als die Fahrplanbegehren in einem bestehenden System.

Die Eröffnung der Heitersberglinie schlug sich in den Fahrplanbegehren des Kantons Glarus nicht nieder. In Basel hingegen waren die Reaktionen ähnlich wie im Aargau. Im Vorfeld herrschte eine ähnliche Ausgangslage. Die kantonalen Verantwortlichen reduzierten die Anzahl der Begehren und gingen nicht in Rekurs. Dies geschah mit dem Versprechen, dass die langjährigen Basler Interessen auf der Strecke Basel-Bern in der Neukonzeption Beachtung fänden.<sup>410</sup> Das Resultat wusste allerdings nicht zu befriedigen. Ein Basler Regierungsrat meinte dazu: „[...] es hat sich hierbei um leere Vertröstungen gehandelt, die nicht eingelöst werden sollten. Basel scheint nun wirklich das Stiefkind der SBB zu werden.“<sup>411</sup> Auch in den Zeitungen wurde wegen der längeren Reisezeiten nach Bern von einer teilweisen Verschlechterung für Basel gesprochen.<sup>412</sup> Die SBB führten dies auf die anhaltenden Bauarbeiten in der Region Olten-Rothrist zurück, bis zu deren Abschluss keine Verbesserung möglich sei.<sup>413</sup> Der Kanton Basel-Stadt äusserte während des Rekurses den Vorschlag, dass alternierend auch Züge aus Zürich Zwischenhalte auf der Strecke Olten-Bern bedienen und dafür einige Schnellzüge aus Basel direkt nach Bern fahren könnten. Das EVED wies den Rekurs ab. Begründet wurde aus einer wirtschaftlichen Sicht: So beförderten 1974 die täglich 37 Züge zwischen Zürich und Bern 746'000 Menschen. Auf der Strecke Basel-Bern-Basel fuhren täglich 31 Verbindungen, aber nur 342'000 Passagiere.<sup>414</sup> Neben der wirtschaftlichen Bedeutung waren die Passagierzahlen auch ein Indiz für ein nationales gemeinwirtschaftliches Interesse. Aus dieser Sicht war auch die Priorisierung von Zürich durchaus verständlich.

### 6.1.2. Basel: Die langen Fahrzeiten in Konkurrenz zur Strasse

Auch im Kanton Basel-Stadt war die Eröffnung der Heitersberglinie allgegenwärtig, und es wurde in diesem Zusammenhang die lange Reisedauer auf den Fernverkehrslinien kritisiert. Obwohl der Kanton Basel-Stadt sich schon viel früher für gute und schnelle Städteverbindungen eingesetzt hatte, standen die Begehren ab 1965 unter einer anderen Voraussetzung. In den 1960er Jahren wurde viel Geld in den Nationalstrassenbau investiert,<sup>415</sup> so dass bereits 1963 das Autobahnteilstück Genf-Lausanne fertiggestellt wurde. Dies im Hinblick auf die Landesausstellung 1964.<sup>416</sup> Bei der Planung war schon früh klar, dass eine der ersten Strecken von Basel Richtung Luzern führt, und dass es in der Nähe von Olten ein Kreuz mit der Linie Zürich-Bern geben würde.<sup>417</sup> Die Abschnitte wurden gegen

---

<sup>409</sup> Brief mit grundsätzlichen Fahrplanbegehren des AG, 14.11.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_03: 1.

<sup>410</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 21.01.1973; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_02: 2.

<sup>411</sup> Protokoll der SBB zur Fahrplankonferenz mit BS, 01.07.1974; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03: 1-2.

<sup>412</sup> Vgl. SBB Fahrplan. Was ist mit Basel? In: National-Zeitung, Nr. 291, 18.09.1974.

<sup>413</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 25.02.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03: 2-3.

<sup>414</sup> Vgl. Entscheid des EVED auf die Beschwerde von BS, 25.11.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03: 4.

<sup>415</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 191.

<sup>416</sup> Vgl. Sandmeier 2012 (e-HLS).

<sup>417</sup> Vgl. Ackermann 1992: 179-180.

Ende der 1960er Jahre eröffnet und standen nun in Konkurrenz zu den Schnellzugsverbindungen. So argumentierten Interessierte aus Basel bei Verbesserungsvorschlägen auf diesen Strecken sehr oft mit der Konkurrenz zur Strasse. Gut die Hälfte der eingereichten Begehren betrafen Verbindungen nach Bern oder Luzern. Die Eisenbahnstrecke Basel-Zürich, die nicht in Konkurrenz zu einer Autobahn stand, war nur in etwas mehr als 10 Prozent Gegenstand von Begehren.<sup>418</sup>

Bereits 1965 warnte der Basler Regierungsrat, wenn das Angebot auf der Strecke Basel-Bern nicht schneller und in Luzern die Anschlüsse für die Weiterreise nicht verbessert würden, sei mit einer Abwanderung der Menschen auf die Strasse zu rechnen.<sup>419</sup> Zwei Jahre später wurde von den SBB aus Kostengründen vorgeschlagen, zwei Schnellzugsverbindungen am Nachmittag nach Bern und Luzern bis Olten zusammenzuführen. Dies erforderte in Olten jedoch eine Wartezeit von 15 Minuten, weil die Züge getrennt werden mussten. Aus Basler Sicht verkannten die SBB dadurch die Tatsache, „dass heute die Reise auf der Strasse über den Oberen Hauenstein (Autobahn) weniger Zeit beansprucht als auf dem [...] Schienenverkehr.“<sup>420</sup> Daraus kann abgeleitet werden, dass sich die Gesuchsteller in Basel für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs einsetzten. Die Bahnbenutzer sollten auch weiterhin mit dem Zug reisen und nicht auf die Strasse wechseln. Die Fahrplanentwickler der SBB beurteilten die Zusammenlegung der Züge aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens zwar als richtig, fügten aber an, dass es dem Entwicklungsauftrag der SBB, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, widersprach. Da gerade die oft als zu langsam kritisierte Strecke Basel-Bern betroffen war, genehmigten die SBB das Begehren, die Züge separat zu führen.<sup>421</sup> Ausschlaggebend für den Entscheid war folglich nicht die Konkurrenz zur Strasse, sondern die eigene Strategie. Daraus lässt sich ableiten, dass die SBB in ihrer Fahrplanentwicklung nicht darauf abzielte, Marktanteile von der Strasse zurückzugewinnen, sondern die bestehenden Kapazitäten zu erhalten. Beck erkennt die gleiche Strategie der SBB bezüglich Investitionen in dieser Zeit.<sup>422</sup>

In der Fahrplanperiode 1971 führten die SBB die Züge wieder zusammen, obwohl die Autobahn nun durchwegs eröffnet war.<sup>423</sup> Somit standen die Interessen der Bahnkunden in dieser wirtschaftlichen Krisenzeit nur an zweiter Stelle. Der Generalsekretär der SBB bemerkte 1984 in einem Rückblick: „Die Sorge lag nicht in erster Linie im Bemühen um den Kunden, sondern in der Bewältigung des Betriebs.“<sup>424</sup> Dass auf der gleichen Strecke auch eine Angebotsreduktion der Speisewagen stattfand,<sup>425</sup> passte ins Bild der sparenden SBB, und führte gleichzeitig zu Unmut im Kanton Basel-Stadt. Die Problematik der Strecke Basel-Bern fand mit der Eröffnung der Heitersberglinie 1975 ihren Höhepunkt. Alleine auf der Strecke Bern-Basel wurden 16 Begehren eingereicht. Allerdings stand die Konkurrenz zur Strasse bei der Argumentation nicht mehr im Vordergrund, sondern die Enttäuschung über die nicht gehaltenen Versprechungen, was im vorherigen Kapitel bereits ausgeführt wurde.<sup>426</sup> Dass es sich dabei nicht nur um ein Interesse aus Basel handelte, wurde dadurch deutlich, dass die Begehren vom Kanton Bern, der Wirtschaftsdirektion der Stadt Bern und der Berner Handelskammer unterstützt wurden.<sup>427</sup>

Verglichen mit den anderen Kantonen war das Thema der Konkurrenz zwischen Bahn und Strasse weniger dominant. In Glarus fand es in den Begehren jener Zeit keine Beachtung. Dass die geringe

---

<sup>418</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

<sup>419</sup> Vgl. Brief von BS an die SBB GD, bezüglich des Regierungsratsbeschluss zum Fahrplan 1965/67, 08.06.1964; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 5, 8.

<sup>420</sup> Fahrplanbegehren BS, 24.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 3.

<sup>421</sup> Vgl. Internes Schreiben von der Kreisdirektion II an SBB GD zum Fahrplan 1967/69, 30.01.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02.

<sup>422</sup> Vgl. Beck 1999: 66.

<sup>423</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 25.01.1971; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 3.

<sup>424</sup> Graf 1986: 29.

<sup>425</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 21.01.1973; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 4.

<sup>426</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 21.01.1975; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: 1-2.

<sup>427</sup> Vgl. Brief von Berner Handelskammer an Basler Handelskammer, 23.01.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03.

Anzahl an Begehren (n=9) für diesen Zeitraum etwas mit der steigenden Konkurrenz zur Strasse zu tun hatte, kann nur vermutet werden. Im Kanton Aargau fand der Strassenverkehr kaum Beachtung in der Argumentation der Begehren, insbesondere gab es keine Hinweise auf die Autobahn. Dies erstaunt, da auch hier der Autobahnbau früh einsetzte und in den Begehren die schlechten Verbindungen in die Westschweiz bemängelt wurden.<sup>428</sup> Es zeigt aber auch, dass im Aargau mehrheitlich der regionale Verkehr thematisiert wurde. Als die SBB einen Leistungsabbau zu Randzeiten auf den Nebenlinien vornahmen, bemerkte der Kanton: Auch wenn die Züge wenig benutzt wurden, „so darf nicht übersehen werden, dass eine Minderheit der Bevölkerung, die über kein Motorfahrzeug verfügt, vor allem Jugendliche und ältere Leute, auf solche Züge angewiesen sind“.<sup>429</sup> Es fällt also auch hier auf, dass die Gesuchsteller Befürworter des öffentlichen Verkehrs waren und versuchten, Reisende auf der Bahn zu behalten. Die SBB versuchten in den Krisenjahren, ihre Verluste klein zu halten. Dies führte auch im Fahrplan zu Rationalisierungsmassnahmen. Bei unrentablen Verbindungen wurde versucht zu sparen. Dass dabei viele Begehren auf der Strecke blieben, war die logische Konsequenz. Zudem fiel diese Entwicklung gerade mit der steigenden Massenmotorisierung und dem Autobahnbau zusammen,<sup>430</sup> was die wirtschaftliche Situation der SBB nicht wirklich verbesserte.

### 6.1.3. Glarus: Anschluss an Zürich

Insgesamt stellte der Kanton Glarus bei den SBB in dieser Periode sehr wenige Begehren. Im Jahr 1965 stellte der Kanton noch drei verschiedene Begehren, wobei sich das erste in die Tradition der bisherigen Wünsche einreichte und eine Neukonzeption der Mittagsverbindung von Schwanden nach Ziegelbrücke mit entsprechender Gegenführung nach Glarus beinhaltete.

Da auch die SBB mit der bisherigen Situation nicht zufrieden waren, setzten sie die vom Kanton Glarus vorgeschlagenen Zeiten um.<sup>431</sup> Die beiden folgenden Begehren wichen von der ursprünglichen Forderung ab, und Interessierte aus Glarus forderten nun einen direkten Schnellzug von Linthal nach Zürich. Der Zug sollte am Morgen über Ziegelbrücke und Thalwil um ca. 7:45 Uhr in Zürich eintreffen, die entsprechende Rückfahrt sollte nach 18:00 Uhr von Zürich HB stattfinden. Das Ziel war nicht primär, die Reise bequemer zu machen, sondern schneller.<sup>432</sup> Aufgrund der zeitlichen Lage war offensichtlich, dass diese Verbindung für den Arbeitsverkehr gedacht war. Da Ziegelbrücke nur über eine kleine Siedlung verfügte, und der Bahnhof im Kantonsgebiet von St. Gallen lag,<sup>433</sup> fehlte den Gesuchstellern eine direkte Verbindung aus dem Kanton nach Zürich. Die SBB konnten dem Begehren nicht stattgeben. Stattdessen wurden Voraussetzungen gestellt, die zur Einführung einer neuen Verbindung notwendig waren, nämlich „genügend grosses Verkehrsaufkommen, Wirtschaftlichkeit der zu erbringenden Leistung und fahrplantechnische Realisierbarkeit.“<sup>434</sup> Die SBB argumentierten insbesondere mit den schwachen Passagierzahlen zwischen Glarus und Zürich. Dies führten sie auf den bedeutenden innerkantonalen Pendlerverkehr zurück. Als Ursache dafür gaben sie die stark ausgebaute Industrie in Glarus an.<sup>435</sup> Die SBB hatte mit dieser Einschätzung nicht Unrecht, aber es gilt auch zu sagen, dass gerade der Industriesektor zwischen 1960 und 1980 eine Reduktion von 13'755 auf 10'700 Stellen erfuhr.<sup>436</sup> So erscheint es wenig verwunderlich, dass die Forderung nach einer guten Arbeiterverbindung Richtung Zürich zu jener Zeit auftauchte. Das Anliegen war für den Kanton Glarus auch noch nicht erledigt. Für den folgenden Fahrplan versuchten die kantonalen Behörden jedoch

---

<sup>428</sup> Vgl. Kap 6.1.1.

<sup>429</sup> Fahrplanbegehren AG, 14.01.1977; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_01: 3.

<sup>430</sup> Vgl. Sandmeier 2012 (e-HLS).

<sup>431</sup> Antwortschreiben an GL von SBB GD, 18.02.1965; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_044\_01: 1.

<sup>432</sup> Vgl. ebd.: 2.

<sup>433</sup> Vgl. Marti-Weissenbach 2013 (e-HLS).

<sup>434</sup> Antwortschreiben an GL von SBB GD, 18.02.1965; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_044\_01: 2.

<sup>435</sup> Vgl. ebd.

<sup>436</sup> Vgl. Rohr 2015 (e-HLS).

eine andere Taktik. Sie beriefen sich auf die Verträge von 1853, 1873 und 1874 zwischen dem Kanton Glarus und der Schweizerischen Nordostbahn (NOB), einer der Vorgängerbahnen der SBB. Inhalt der Verträge war der Bau und Betrieb der Strecken vom linken Zürichsee-Ufer nach Glarus und Linthal. Darin steht, dass die Konzession für den Betrieb eine direkte Führung der Linie beinhalten solle. Deswegen seien die SBB als Nachfolgebahn dazu verpflichtet, einen solchen Zug zu führen. Auch dieser Versuch, mit juristischen Mitteln zum Erfolg zu gelangen, scheiterte. Die SBB wiesen die Vertreter von Glarus darauf hin, dass die Konzessionen abgelaufen waren. Ausserdem schreibe das SBB-Gesetz von 1944 eine wirtschaftliche Betriebsweise vor. Die vorgeschlagene Änderung würde davon abweichen und nur den Interessen der Glarner Bevölkerung dienen.<sup>437</sup>

Nach diesem Scheitern stellte Glarus erst 1979 wieder ein Begehren für einen direkten Zug, diesmal für einen Sonntagszug, also für den Freizeitverkehr, womit ein erster Erfolg verbucht werden konnte.<sup>438</sup> Das Anliegen nach einer direkten Verbindung für den Berufsverkehr war erst 2004 mit der Einführung des „Glarner Sprinter“ erledigt. Der Pendlerverein Glarus gab beim Kanton ein entsprechendes Begehren im Jahr 2001 ein.<sup>439</sup>

## 6.2. Wirkungskraft der Begehren: Einführung der Zweijahresfahrpläne

Mit den sinkenden Passagierzahlen ab 1965 schlitterten die SBB in eine Krise, die sich auch in buchhalterischen Verlusten äusserte.<sup>440</sup> Verschiedene Massnahmen sollten die SBB wieder auf Kurs bringen.<sup>441</sup> Dass eine dieser Massnahmen die Anpassungen der Fahrplangestaltung war, wurde dabei in der Literatur nicht zur Kenntnis genommen. Die Einführung des Zweijahresfahrplans 1965 war ein erster Schritt, der die zeitraubenden Konferenzen und Verhandlungen nicht mehr jährlich nötig machte. Weiter sollte es auch dem Fahrplanangebot dienlich sein, weil durch die längere Planungsphase ein besseres Produkt erstellt werden konnte. Dies war jedenfalls die Hoffnung der Fahrplanverantwortlichen.<sup>442</sup> Als grundlegende Strategie zur Lösung der Krise setzten die SBB auf Automatisierungen, Rationalisierungen und Innovationen. Da die Realisierung von Projekten im Schienenverkehr sehr lange dauerte und dementsprechend teuer war, musste angesichts der knappen Investitionsmöglichkeiten gut geplant werden.<sup>443</sup> Die SBB setzten dabei auf Gedankenaustausch und Zusammenarbeit. Hürlimann sprach dabei von einem intraorganisationalem Denkkollektiv<sup>444</sup> oder Innovationsnetzwerk.<sup>445</sup> Obwohl ihr exemplarisches Beispiel der „Spinnerclub“ war, der bei der Einführung des Taktfahrplans eine grosse Rolle spielte, zeigte sich dieser Ansatz aber auch im regulären Betrieb der SBB. 1965 kamen die Leiter der unterschiedlichen Betriebsabteilungen zusammen, um eine mittel- und langfristige Planung für die Fahrpläne vorzunehmen.<sup>446</sup> An diesen Besprechungen wurden grundlegende Ziele gesetzt, wie z. B. die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Leistungsabbau in unrentablen Nahverkehrsverbindungen. Eine Lagebeurteilung sollte aufgrund von Passagierzahlen,

---

<sup>437</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 15.03.1967; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_044\_01: 3.

<sup>438</sup> Vgl. Antwortschreiben an GL von SBB GD, 07.02.1979; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05: 1.

<sup>439</sup> Pendlerverein Glarus, <http://www.pendlerverein.ch/index.php/oev-glarnerland/18-der-glarner-sprinter-die-story.html>, 12.05.2016.

<sup>440</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 242.

<sup>441</sup> Vgl. Steinmann 2009: 229-235; Hürlimann 2014: 244-246.

<sup>442</sup> Vgl. Aktenvermerk zur Fahrplanbesprechung der Betriebsabteilungen, 02.06.1965; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBZ06\_011\_03: 1.

<sup>443</sup> Dank einer Neuregelung des Anlagefonds konnten die SBB ab 1960 seit langem wieder Investitionen in die Infrastruktur tätigen. Vgl. Beck 1999: 65-66.

<sup>444</sup> Vgl. Hürlimann 2011: 255.

<sup>445</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 245-246.

<sup>446</sup> Vertreter der Betriebsabteilungen aus der Generaldirektion, sowie den drei Kreisen trafen sich im Mai 1965 zum ersten Mal. Es folgten regelmässige, mehrtägige Treffen, bis in die 1970er Jahre. Vgl. Quellenbestand: SBB Archiv KDII\_REG\_SBBZ06\_011\_03; KDII\_REG\_SBBZ06\_011\_04; KDII\_REG\_SBBZ06\_011\_05.

verkauften Abonnements und detaillierten Marktforschungen entstehen.<sup>447</sup> Auch die Fahrplanbegehren spielten in dieser Beurteilung eine Rolle: Einerseits vermochte die Marktforschung nicht voll zu überzeugen. Deswegen wurden im Rahmen der Vernehmlassung des Fahrplans die Einschätzungen der Kantone, Handelskammern, Verkehrsvereinigungen und Privatbahnen, also der üblichen Akteure hinter den Begehren, zu Rate gezogen.<sup>448</sup> Andererseits wurden alte Begehren aus den Kantonen aufgegriffen und die betroffenen Verbindungen überprüft. Unter Berücksichtigung von Verkehrsstromanalysen, betrieblichen und wirtschaftlichen Begebenheiten sowie einer Marktforschung wurden diverse Studien erstellt. Ziel war es, von den vorgeschlagenen Veränderungen alle Vor- und Nachteile abwägen zu können.<sup>449</sup>

In dieser Zeitperiode erhielt die Fahrplangestaltung noch eine weitere Änderung, welche sich noch positiver auf die Wirksamkeit der Fahrplanbegehren auswirkte. Das EVED redigierte die seit 1946 bestehende Fahrplanverordnung im Jahr 1970. Die bestehende Fahrplanverordnung entsprach nicht mehr den zeitgemässen Begebenheiten. So war die Festlegung auf den Zweijahresfahrplan noch nicht vermerkt, was die erste Änderung notwendig machte.<sup>450</sup> Die Anpassung wurde genutzt, um die Rolle der Fahrplanbegehren zu verbessern. Das EVED schrieb in einer Mitteilung:

„Einer der Hauptmängel des heutigen Verfahrens liegt in der Tatsache, dass die Kantone ihre Wünsche erst nach Kenntnisnahme des 1. Entwurfes anbrachten. Da in diesem Zeitpunkt die Planung bei den Unternehmungen praktisch abgeschlossen war, konnten weittragende Wünsche nur in den seltensten Fällen berücksichtigt werden.“<sup>451</sup>

Die Kantone hatten nun die Möglichkeit, Wünsche für den nächsten Zweijahresfahrplan bereits im Herbst des ersten Jahres einer Fahrplanperiode anzubringen.<sup>452</sup> Zu diesem Zeitpunkt stand die Fahrplangestaltung noch in der Anfangsphase, was die Umsetzung von weittragenden Wünschen ermöglichen sollte. Eine weitere Änderung war, dass die Begehren nun konferenziell erledigt werden konnten. Mit dieser Massnahme sollte der administrative Aufwand der SBB reduziert werden. In heiklen Fällen konnten Entscheidungen auf diese Weise besser begründet werden.<sup>453</sup>

Mit diesen Änderungen wurden die Interessen der Kantone gestärkt, und den Begehren wurde innerhalb des Prozesses eine wichtigere Rolle zugesprochen. Die Frage, auf welche Intention hin diese Anpassungen vorgenommen wurden, lässt sich nicht eindeutig belegen. Die Initiative ging wohl nicht vom Eidgenössischen Amt für Verkehr aus, da die Einführung des Zweijahresfahrplans bereits fünf Jahre zurück lag. Es war somit keine top-down Wirkung aus dem Bund. Es hatten sowohl die SBB wie auch die Kantone Interesse an der Umgestaltung der Fahrplanvernehmlassung. Die SBB versuchten den Aufwand gering zu halten, und gleichzeitig das Angebot zu verbessern. Dies in der Hoffnung, in dieser Krisenphase wieder steigende Passagierzahlen zu generieren. Als Staatsbetrieb mussten die SBB über ihr Angebot und ihre Finanzen Rechenschaft ablegen. So war eine Stärkung der Kantone sicherlich förderlich für die politische Akzeptanz.

Es gab jedoch bei den Kantonen schon vor der Einführung der neuen Fahrplanverordnung die Tendenz, ihre Anliegen provisorisch früher einzureichen. Gerade der Kanton Basel-Stadt nahm hier eine Vorreiterrolle ein. So schreibt der Regierungsrat von Basel-Stadt 1966: „Wie in früheren Jahren liegt uns daran, Ihnen [Generaldirektor SBB] unsere Anregungen zum kommenden Fahrplan jetzt

---

<sup>447</sup> Vgl. Aktenvermerk zur Fahrplanbesprechung der Betriebsabteilungen, 02.06.1965; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_03: 5.

<sup>448</sup> Vgl. Aktenvermerk zur Fahrplanbesprechung der Betriebsabteilungen, 09.-12.05.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_05: 7.

<sup>449</sup> Vgl. Aktenvermerk zur Fahrplanbesprechung der Betriebsabteilungen, 16.-19.10.1967; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_05: 7.

<sup>450</sup> Vgl. Schreiben vom EVED an die Kantone, 15.09.1969; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_002\_02.

<sup>451</sup> Schreiben vom EVED an den Bundesrat zur Revision FPV, 12.08.1970; BAR E4110B#1986/81#92.

<sup>452</sup> Vgl. Fahrplanverordnung Art. 5, 01.08.1970; BAR E4110B#1986/81#92.

<sup>453</sup> Schreiben vom EVED an den Bundesrat zur Revision FPV, 12.08.1970; BAR E4110B#1986/81#92.

schon zu unterbreiten; ein solches Vorgehen scheint uns für beide Seiten vorteilhafter, als das Erscheinen Ihren fertigen Entwurfes abzuwarten.“<sup>454</sup> Der Kanton Aargau war indes schon früher auf den konferenziellen Austausch ausgerichtet, um seine Anliegen besser vertreten zu können.<sup>455</sup> Die Entwicklung ging also in die Richtung, die sich die Kantone wünschten. Dadurch konnten sie ihre Verhandlungsposition stärken, und die Bevölkerung hatte einen grösseren Einfluss auf die Fahrplanentwicklung. Zeigte sich diese gestärkte Verhandlungsposition auch in der Fahrplanvernehmlassung? Die Annahme- und Ablehnungsquoten können bei der Beantwortung dieser Frage helfen.

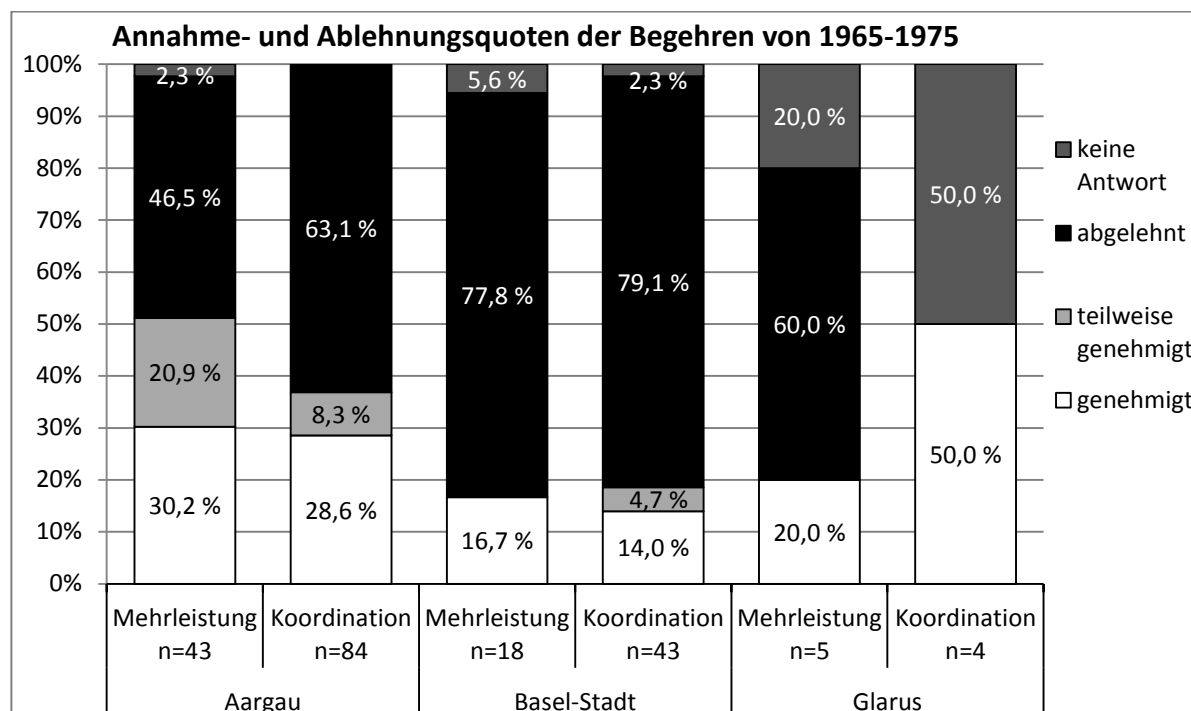


Abb. 6: Annahme- und Ablehnungsquoten für die Fahrplanbegehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

Auch in dieser Periode fällt auf, dass gerade in Basel die Begehren mit einer grossen Mehrheit abgelehnt wurden. Zwar fand gegenüber der vorherigen Periode eine Zunahme der Annahmequote im Bereich Mehrleistungen statt, jedoch eine Abnahme für die Begehren der Kategorie Koordination. Dies war insbesondere den diametralen Interessen der SBB auf der Strecke Bern-Basel geschuldet. Hier gingen die Strategien von Basel und SBB, die eine Stärkung der Verbindung Zürich-Bern anstrebten, zu fest auseinander.

Im Aargau veränderte sich das Bild im Vergleich zu den vorherigen Perioden weniger stark, mit der Ausnahme, dass nun Mehrleistungen erstmals häufiger genehmigt wurden als Koordinationsbegehren. Dies ist erstaunlich, da die SBB mit rückläufigen Passagierzahlen und finanziellen Problemen zu kämpfen hatten.<sup>456</sup> Die genehmigten Mehrleistungen waren fast ausschliesslich Verbindungen im Regionalverkehr, häufig auf Nebenlinien in abgelegenen Gebieten. Begehren, die auf den Hauptachsen und für den Fernverkehr gefordert wurden, waren im Aargau, ähnlich wie in Basel, nicht von Erfolg gekrönt. Dass in dieser Periode die Koordinationsbegehren eine Reduktion erfuhren, war auf die Einführung der Heitersberglinie zurückzuführen. Die Hälfte dieser abgelehnten Begehren wurde im Jahr 1975 verzeichnet.<sup>457</sup> Die besseren Chancen von Begehren, welche die peripheren Strecken betreffen, lässt sich auch in Glarus beobachten, obwohl hier die geringe Anzahl der Begehren eine

<sup>454</sup> Schreiben von Basel-Stadt an die SBB GD, 05.07.1966; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_02.

<sup>455</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG. 21.01.1965; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_017\_01: 1-2.

<sup>456</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 241-242.

<sup>457</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.

quantitative Auswertung erschwerte, und der Faktor Zufall dementsprechend hoch war. Die Interessen an einer Verbindung nach Zürich waren chancenlos, aber die Einmischung innerhalb des Kantons war kein Problem.

Schlussendlich kann die Anpassung der Fahrplangestaltung zu Gunsten einer besseren Umsetzung der Fahrplanbegehren nicht festgestellt werden. Im Vergleich mit der Vorperiode lassen sich keine grundlegenden Verbesserungen finden.

Es existieren diverse Gründe, weshalb dies so nicht feststellbar war. Einerseits wurde nur ein geringer Teil der Begehren offiziell zwei Jahre vor der Einführung des Fahrplans eingegeben. Da die Umsetzung erst 1970 kam, betraf dies zum ersten Mal den Fahrplan für das Jahr 1973. In diesem Jahr wies der Kanton Aargau darauf hin, dass von den 32 vorher eingereichten Begehren bereits zehn ganz und sechs teilweise gutgeheissen wurden. Da nicht alle Kantone solche Angaben machten, konnten sie auch nicht in der obigen Grafik beachtet werden. Die Verzögerung der Fahrplangestaltung durch die Heitersberglinie im Jahr 1975 verhinderte im Grunde genommen die Umsetzung der neuen Fahrplanverordnung. Der neue Prozess führte bei den Auswertungen der Annahme- und Ablehnungsquoten zu einem möglichen Bias, denn viele der gutgeheissenen Begehren fanden ihren Weg nicht mehr in die Auswertung, weil sie vorher bereits umgesetzt worden waren. Somit wären die Annahmequoten in der Realität höher, und die Wirkung wäre stärker gewesen. Die Frage nach der besseren Wirksamkeit der Begehren aufgrund des angepassten Prozesses wird in der letzten Periode wieder aufgegriffen.

Diese Massnahmen, welche die SBB in einer Krise umsetzten, sollten die Rolle der Begehren stärken. In diese Richtung deuten auch die gesetzlichen Anpassungen der FPV hin. Allerdings führten die Probleme während der Krise, insbesondere die Personalschwierigkeiten verbunden mit der ersten grossen baulichen Änderung im Personenverkehr seit Ende des Zweiten Weltkrieges, dazu, dass die Verbesserungen in der Realität gar nicht zum Tragen kamen.

## 7. 1976-1985: Taktfahrplan, Bewältigung der Krise

Mitte der 1970er Jahre steckte die Schweiz in der Rezession. Allerdings war im Jahr 1976 die Talsohle bereits durchschritten. Einzig die Textil- und Uhrenindustrie musste einen anhaltenden Rückgang an Arbeitsplätzen zugunsten des tertiären Sektors in Kauf nehmen. Auf die Mobilität der Menschen hatte die Krise keine Auswirkungen. 1983 gab eine Familie im Schnitt mehr Geld für den Verkehr aus als zehn Jahre zuvor.<sup>458</sup> Prägend für die Mobilität im Schienenverkehr war in diesem Zeitabschnitt der Rückgang im internationalen Personenverkehr. Die TEE-Züge wurden Ende der 1970er Jahre aufgrund zu geringer Auslastung eingestellt. Die vielen Verbindungen blieben zwar bestehen, wurden nun aber von normalen, weniger luxuriösen Zügen übernommen.<sup>459</sup> Die SBB selbst steckten in einer tiefen Krise. Die bereits hohen Defizite stiegen weiter, und so musste der Bund im Jahr 1977 den Rekordbetrag von 770 Millionen CHF decken. Die SBB suchten einen Weg aus dieser Misere und verfassten einen Bericht mit dem Titel: „Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen, kurz Bericht 1977.“<sup>460</sup> Der Bericht enthielt zwei prägende Massnahmen, die für die Fahrplangestaltung von Bedeutung waren. Als erstes wurde der Taktfahrplan als Massnahme zur Steigerung der Effizienz und des Angebots angepriesen.<sup>461</sup> Zweitens sollte die Gemeinwirtschaftlichkeit der Bahn auf klar festgelegten Leistungen beruhen.<sup>462</sup> Die politische Umsetzung liess etwas auf sich warten, so kam es erst 1982 zu einem klar definierten Leistungsauftrag für die SBB und zur Einführung des Taktfahrplans. Der Leistungsauftrag definierte nur noch den regionalen Personenverkehr als eindeutig gemeinwirtschaftlich. Dieser wurde zur Hälfte vom Bund und zur Hälfte von den Kantonen finanziert.<sup>463</sup> Der nationale und internationale Schnellzugsverkehr hingegen musste kostendeckend geführt werden. Das bedeutete in diesem Bereich aber auch mehr unternehmerische Freiheiten. Für Steinmann stellte der Leistungsauftrag „den ersten wesentlichen Deregulierungsschritt im schweizerischen Eisenbahnwesen dar.“<sup>464</sup> Diese Veränderungen zogen weitere Massnahmen mit sich, welche die SBB zu einem unternehmerisch geführten Betrieb weiterentwickelte.<sup>465</sup> Dennoch war die politische Anbindung nach wie vor stark, was sich im umweltpolitischen Diskurs der Zeit widerspiegelte. In den 1970er Jahren wurde erstmals Kritik am Verkehr laut, insbesondere am Strassenverkehr.<sup>466</sup> In den 1980er Jahren verkauften die SBB aufgrund des Waldsterbens, das Halbtax-Abonnement vergünstigt, wobei der Bund den Differenzbetrag vollumfänglich finanzierte. Dies hatte zum Ziel, mehr Leute zur Benutzung des umweltschonenderen Schienenverkehrs zu bewegen. Die SBB nutzten ihr neues Image als Umweltschützerin aus, um neue Märkte zu erschliessen, wodurch sie in Verbindung mit dem Leistungsauftrag und dem Taktfahrplan im Jahr 1987 endlich wieder schwarze Zahlen schreiben konnten. Dieser Umschwung führte definitiv aus der Krise der 1970er Jahre.<sup>467</sup>

---

<sup>458</sup> Vgl. Siegenthaler 1987: 509-510.

<sup>459</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 204.

<sup>460</sup> Hürlimann 2014: 253-254.

<sup>461</sup> Vgl. ebd.: 255. Mehr zum Taktfahrplan: Vgl. Kapitel 2.1. und Kapitel 7.1.1.

<sup>462</sup> Vgl. Steinmann 2010b: 379.

<sup>463</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 260.

<sup>464</sup> Steinmann 2010b: 399.

<sup>465</sup> Vgl. Hürlimann 2011: 263-265.

<sup>466</sup> Vgl. Kirchhofer 2010: 284.

<sup>467</sup> Vgl. Hürlimann 2014: 262, 265-266.



## 7.1. Mobilitätsinteressen anhand der Fahrplanbegehren

In dieser Periode nahm die Anzahl an eingereichten Begehren pro Jahr wiederum zu. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 kam es zu einer Neukonzeption des Schienenverkehrs. Wie zuvor schon die Eröffnung der Heitersberglinie gezeigt hatte, führten Veränderungen im Bahnverkehr zu einer hohen Beteiligung der Bevölkerung bei der Fahrplangestaltung, was die Zunahme an Begehren für diesen Untersuchungszeitraum erklärt.

Tab. 10: Anzahl eingereichte Begehren pro Jahr von 1976-1985: Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.<sup>468</sup>

Kanton	Begehren total	untersuchte Jahre	Begehren pro Jahr
Aargau	198	4	49,5
Basel-Stadt	76	4	19,0
Glarus	14	4	3,5

Der Jahresschnitt im Kanton Aargau von fast 50 eingereichten Begehren war der höchste aller untersuchten Zeitabschnitte. Von den vier untersuchten Jahren war das Jahr 1982 mit 87 eingereichten Begehren das mit Abstand aktivste.<sup>469</sup>

In Basel kann die Zunahme nicht zwingend auf ein gesteigertes Interesse an der Fahrplangestaltung zurückgeführt werden, da ab dem Jahr 1977 die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Land nur noch gemeinsam Begehren einreichten.<sup>470</sup> Im Gegensatz zum Aargau führte die Einführung des Taktfahrplans also nicht zum Anstieg an Begehren. Überhaupt lagen die Jahre 1982 und 1985 mit 13 und neun eingereichten Begehren deutlich unter dem Durchschnitt.<sup>471</sup> In Glarus konnte zwar ein leichter Anstieg verzeichnet werden, aber insgesamt hielt sich das Interesse in Grenzen. Immerhin beteiligten sich aber alle Kantone an jeder Fahrplansession mit Begehren an der Mitgestaltung.

Tab. 11: Relative Häufigkeit der eingereichten Begehren nach Kategorien 1976-1985. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

Kategorie	Aargau	Basel-Stadt	Glarus
Mehrleistung	48,5 %	31,6 %	64,3 %
Koordination des Bahnverkehrs	49,5 %	56,6 %	35,7 %
Sonstiges	2,0 %	11,8 %	0,0 %

Die in den Begehren gestellten Forderungen erlauben Rückschlüsse auf das Mobilitätsinteresse im Zusammenhang mit den Umbrüchen im Fahrplanangebot. Beispielsweise verschoben sich die Prioritäten im Kanton Aargau sehr deutlich. Während in der Vorperiode noch knapp ein Drittel Mehrleistungsbegehren gestellt wurden, waren es in den Jahren 1977-1985 beinahe die Hälfte.

<sup>468</sup> Berechnungen basieren auf den Quellen: SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_024\_04; GD\_BA\_SBB52\_025\_01; GD\_BA\_SBB52\_025\_02; GD\_BA\_SBB52\_025\_03; GD\_BA\_SBB52\_026\_11; GD\_BA\_SBB52\_028\_03; GD\_BA\_SBB52\_028\_06; GD\_BA\_SBB52\_031\_05; GD\_BA\_SBB52\_032\_02; GD\_BA\_SBB52\_032\_03; GD\_BA\_SBB52\_032\_04; GD\_BA\_SBB52\_032\_05; GD\_BA\_SBB52\_034\_02; GD\_BA\_SBB53\_030\_01; GD\_BA\_SBB53\_030\_02; GD\_BA\_SBB53\_033\_01; GD\_BA\_SBB53\_034\_01; KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_01; KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_02; KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_04 [im Folgenden FB 1976-1985].

<sup>469</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>470</sup> Vgl. Brief der SBB GD an BS und BL, 14.02.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_05.

<sup>471</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

Dies deutet auf eine zunehmende Unzufriedenheit gegenüber der Angebotsvielfalt der SBB hin. In Basel blieb das Verhältnis von Mehrleistungs- zu Koordinationsbegehren ähnlich wie in der vorherigen Periode, auch wenn nun mit dem Kanton Basel-Land neue Bedürfnisse der Bevölkerung und eine neue Streckeninfrastruktur hinzukamen. Der starke Anstieg der Begehren in Basel, die unter der Kategorie Sonstiges zusammengefasst sind, steht mit Forderungen nach besseren Wagons in Zusammenhang und dokumentiert etwa den Versuch, die Abschaffung von Speisewagen auf der Strecke Basel-Bern zu verhindern.<sup>472</sup> Auch qualitativ wurden also Mehrleistungen gefordert, wenn auch nicht im Sinn des Fahrplanangebots. In Glarus wiederum wurde sowohl ein Ausbau als auch eine bessere Koordination des Fahrplanangebots angestrebt.

## Mehrleistungen

Im Kanton Aargau kann ein leichter Überschuss an Begehren ausgemacht werden, die in Verbindung mit der Berufsmobilität standen. Allerdings gingen auch wieder zahlreiche Forderungen betreffend Freizeitmobilität ein.<sup>473</sup> Nach wie vor bezogen sich die Forderungen fast ausschliesslich auf den Regionalverkehr.<sup>474</sup> Die Forderungen nach einem Ausbau des Angebots für den Berufsverkehr betrafen mehrheitlich die Nebenlinien. Der Regionalverkehr auf der Hauptlinie Zürich-Olten war weniger betroffen. Es dominierte keine Region oder spezielle Interessengruppe bei der Eingabe von Begehren. Einzig das verstärkte Interesse von Schulen aus dem Freiamt an der Fahrplangestaltung ist neu. Diese Forderungen nach neuen Verbindungen entsprangen einer Vielzahl von Verschlechterungen, die vorgängige Änderungen des Fahrplans mit sich gebracht hatten. Manche Begehren wurden von über 200 Schülern mitunterzeichnet.<sup>475</sup> Womit verdeutlicht wird, dass die SBB für den Pendlerverkehr der Schüler eine bedeutende Rolle spielten.

In den beiden Basler Halbkantonen herrschte ein ausgeglichenes Interesse von Freizeit- und Berufsmobilität.<sup>476</sup> Allerdings existierten nur wenige Begehren mit expliziten Hinweisen zu einer der beiden Mobilitätskategorien. Deswegen muss das Resultat, das ähnlich ist, wie jenes aus der Vorperiode, mit Vorsicht betrachtet werden. In Bezug auf die Aufteilung der Begehren nach Fern- und Regionalverkehr zeigt sich der Einfluss des Kantons Basel-Land hingegen deutlich. Während der Regionalverkehr früher nur marginal thematisiert wurde, betraf die Hälfte der zwischen 1977-1985 gestellten Mehrleistungsbegehren den Regionalverkehr.<sup>477</sup> Im Fernverkehr hingegen wurde um eine Angebotssteigerung auf den Verbindungen nach Bern und Luzern ersucht.

In Glarus betrafen Forderungen nach Mehrleistung die Freizeit- und Berufsmobilität gleich stark.<sup>478</sup> Ein ebenfalls ausgeglichenes Bild präsentiert sich bei den Bedürfnissen nach mehr Fern- beziehungsweise Regionalverkehr.<sup>479</sup> Die Verbesserungswünsche standen wie schon früher in Verbindung mit dem Ferienort Braunwald, der sich bessere Verbindungen wünschte.<sup>480</sup> Die Forderungen zum Berufsverkehr betrafen die innerkantonale Strecke wie die Fernverkehrsverbindungen nach Zürich und Chur, aber auch ausserkantonale, weniger weit entfernte Orte wie Sargans oder Rapperswil.<sup>481</sup>

---

<sup>472</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 16.01.1979; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_05: 10.

<sup>473</sup> AG: BdH BM 37,5 % zu FM 22,9 %; BzL BM 50 % zu FM 41,7 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>474</sup> 92,7 % der Begehren betrafen den Regionalverkehr. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>475</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 28.09.1982; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_02: 34-36.

<sup>476</sup> BS: BdH BM 16,7 % zu FM 20,8 %; BzL BM 50 % zu FM 41,7 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>477</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>478</sup> Insgesamt waren es neun Begehren, davon betrafen fünf die Berufs- und vier die Freizeitmobilität.

<sup>479</sup> Hier waren es vier Begehren für den Fern- und fünf für den Regionalverkehr.

<sup>480</sup> Vgl. Fahrplanbegehren GL, 25.01.1979; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05.

<sup>481</sup> Vgl. Antwortschreiben der SBB GD an GL, 27.12.1984; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_024\_04.

## Koordination

Tab. 12: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren von 1977-1985. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: 1976-1985.

Koordination: Art der Begehren	Aargau (49,5 %)	Basel (56,6 %)	Glarus (35,7 %)
Zusätzlicher Halt	16,7 %	11,8 %	14,3 %
Änderung der zeitlichen Lage	32,8 %	32,9 %	21,4 %
Schnellere Verbindung	0,0 %	12,1 %	0,0 %

Die Gesuche zur Koordination des Fahrplanangebots im Kanton Aargau erlauben kaum Rückschlüsse darauf, ob Freizeit- oder Berufsmobilität im Fokus des Interesses standen. Unter den Begehren mit direkten Hinweisen lag der Anteil der Begehren zur Freizeitmobilität etwas höher als der Anteil zur Berufsmobilität. Bei der Zuteilung aufgrund der zeitlichen Lage lag hingegen die Anzahl der Begehren zur Berufsmobilität deutlich vorne.<sup>482</sup> Der Anteil des Fernverkehrs wiederum belief sich mit 15,3 Prozent fast genau gleich hoch wie im vorherigen Untersuchungszeitraum.<sup>483</sup> Zu berücksichtigen ist der Umstand, dass einige Fernverkehrsverbindungen mit dem internationalen Reiseverkehr in Verbindung standen. Dies verdeutlicht ein Begehren aus dem Jahr 1979, in welchem zahlreiche Bewohner mit jugoslawischer Abstammung aus dem Raum Baden einen Halt forderten, damit sie ohne Umsteigen in ihre Heimat reisen konnten.<sup>484</sup>

In Basel lag zwar der Interessensanteil an der Berufsmobilität etwas höher,<sup>485</sup> aufgrund des Einflusses des Kantons Basel-Land betrafen Forderungen zur Koordination jedoch vermehrt auch den Regionalverkehr.<sup>486</sup> Dadurch widerspiegeln die Begehren aus Basel aus diesem Zeitraum erstmals den Pendlerverkehr aus der Agglomeration in die Stadt, so wie es beispielsweise im Aargau bereits seit 1929 ersichtlich war.

Der Kanton Glarus bezog punkto Koordination des Fahrplanangebots eine neue Position. Bis zu diesem Zeitpunkt waren vor allem auf der innerkantonalen Strecke Anpassungen gefordert worden. Nun verlegten die Gesuchsteller ihr Augenmerk auf den Regionalverkehr der Strecken Zürich-Chur und Ziegelbrücke-Rapperswil.<sup>487</sup> Dies deutet aber gleichzeitig darauf hin, dass vermehrt Leute aus dem Glarnerland in die umliegenden Gebiete pendelten.

Zu den Entwicklungen in der Koordination des Fahrplanangebotes lassen sich folgende kantonale Prioritäten feststellen: Der Kanton Aargau forderte hauptsächlich die Anpassung von Fahrzeiten. Diese Forderungen beschränkten sich nicht auf ein Gebiet im Kanton, sondern wurden überregional gestellt. Auch sonst sind keine Präferenzen bezüglich Motivlage oder Interessensgruppe aus den Forderungen herauszulesen. Die meisten Koordinationsbegehren wurden in den Jahren zwischen 1977 und 1982 gestellt.<sup>488</sup> Die hohe Anzahl der Koordinationsbegehren im Jahr 1977 ist auf die Neukonzeption des Regionalverkehrs im Aargau zurückzuführen. Im Jahr 1975 wurde mit der Eröffnung der

<sup>482</sup> AG: BdH BM 21,4 % zu FM 25,5 %; BzL BM 57,1 % zu FM 26,5 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>483</sup> Von 1965-1975 waren es 15,5 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>484</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 15.01.1979; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_02: 16-17.

<sup>485</sup> BS: BdH BM 16,3 % zu FM 14,0 %; BzL BM 72,1 % zu FM 18,6 %. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>486</sup> Fernverkehr 41,9 %; Regionalverkehr 58,1 %: Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>487</sup> Vgl. Fahrplanbegehren GL, 12.11.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_034\_02.

<sup>488</sup> Auf das Jahr 1977 fallen 36,9 % und aufs Jahr 1982 48,2 % der Begehren dieser Unterkategorie. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

Heitersberglinie zuerst der Schnellzugsverkehr angepasst, im Jahr 1977 folgte die Anpassung des Regionalverkehrs. Das starke Engagement des Kantons Aargau erscheint daher nachvollziehbar.<sup>489</sup>

Dass nun in Basel die beiden Halbkantone die Begehren zusammen einreichten, kann anhand der Entwicklungsrichtung im Bereich der Koordination am besten veranschaulicht werden. Bis anhin galt Basels Interesse besonders den schnelleren Verbindungen, während zusätzliche Halte möglichst vermieden werden sollten. Nun wurden aber auch die Interessen des Kantons Basel-Land berücksichtigt, wo zusätzliche Halte gefordert wurden. So erstaunt es wenig, dass die Orte, die zusätzlich bedient werden sollten, alle im Kanton Basel-Land lagen. Die Forderungen nach schnelleren Verbindungen hingegen betrafen wie gewohnt den Fernverkehr.

So zeugen die gegensätzlichen Vorstellungen in der Entwicklung des Fahrplans bei den Koordinationsbegehren dieser Periode von der Schwierigkeit einer gesamtkantonalen Fahrplangestaltung in Basel. Die Interessenkonflikte gingen so weit, dass sich einzelne Mitglieder der kantonalen Fahrplanverantwortlichen nicht scheuten, hinter dem Rücken ihrer Kollegen die Interessen ihres Halbkantons durchzusetzen. Davon zeugt ein vertraulicher Brief eines Kommissionsmitgliedes des Kantons Basel-Land an den damaligen Betriebschef der SBB. Bei den Verhandlungen zum Fahrplan schlug er sich auf die Seite der SBB und versicherte dem Betriebschef, dass er die Strategie der ‚Basler‘ nicht unterstütze: „Ich darf sicher im Namen vieler treuer Bahnabonnenten sprechen, wenn ich Sie bitte, am Schnellzugskonzept keine wesentlichen Änderungen vorzunehmen.“<sup>490</sup> Es ist offensichtlich, dass damit die Verhandlungsposition des gesamten Kantons eher geschwächt wurde, da die kantonalen Anliegen nicht mehr einheitlich vertreten wurden, und die SBB gleichzeitig wussten, dass ihre Strategie ebenfalls Befürworter hatte.

### 7.1.1. Taktfahrplan

Die Einführung des Taktfahrplans brachte eine der grössten Veränderungen im öffentlichen Schienenverkehr der Schweiz mit sich und wird heute als Erfolg und als erster Schritt zur Bahn 2000 angesehen.<sup>491</sup> Die SBB erhofften sich vom Taktfahrplan eine Angebotssteigerung, die Einführung war aber mit einigen Hindernissen verbunden. Im Einführungsprozess spielten für die SBB immer wieder Interessen, Wünsche und schlussendlich Fahrplanbegehren aus der Bevölkerung eine wichtige Rolle.

Der Taktfahrplan war keine Erfindung der SBB, in den Niederlanden war er schon seit den 1930er Jahren landesweit in Kraft.<sup>492</sup> Deswegen unternahmen Vertreter der SBB 1953 eine Studienreise in die Niederlanden, um genauere Informationen zu sammeln. Die Delegation zeigte sich beeindruckt vom Rationalisierungs- und Attraktionspotential des Fahrplans, zweifelte aber an der Umsetzbarkeit des niederländischen Modells in der Schweiz, weil die geografischen und verkehrsstrukturellen Verhältnisse ganz anders waren als in den Niederlanden.<sup>493</sup> So wurde die Idee eines schweizweiten Taktfahrplans vorerst wieder fallen gelassen. Dies hielt einzelne Privatbahnen wie die Bern-Zollikofen-Solothurn-Bahn (SZB) allerdings nicht davon ab, 1966 im Regionalverkehr einen Taktfahrplan einzuführen.<sup>494</sup> 1968 zogen die SBB für den Regionalverkehr zwischen Zürich-Meilen-Rapperswil am rechten Zürichseeufer mit. Zweifelsohne wurde die Angebotsverbesserung als Erfolg bewertet. Haudenschild etwa stellte fest: „Die Reisezugzahl nahm um 27 Prozent zu, die Gesamtfahrzeit um 20 Prozent ab, die Züge fuhren durchschnittlich 24 Prozent schneller.“<sup>495</sup> Als im selben Jahr auch die Deutsche

---

<sup>489</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 14.01.1977; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_01.

<sup>490</sup> Brief von Ed. Martin-Renner an SBB GD, Herrn Emilio Figini, 17.11.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_05.

<sup>491</sup> Hürlimann 2007a: 187.

<sup>492</sup> Vgl. ebd.: 189. Zur Funktionsweise von Taktfahrplänen: Vgl. Kapitel 2.1.

<sup>493</sup> Vgl. Hürlimann 2007b: 237-238.

<sup>494</sup> Vgl. Hürlimann 2007a: 198.

<sup>495</sup> Haudenschild 1981: 83.

Bahn beschloss, ein Intercity-Programm mit einem Zweistunden-Takt für den Fernverkehr einzuführen, zeichnete sich die Wiederbelebung des Projekts für einen schweizweiten Taktfahrplan ab.<sup>496</sup>

Allerdings ging die Initiative nicht von der SBB-Führung aus, sondern von einer SBB-internen, aber unabhängigen kleinen Arbeitsgruppe. Diese präsentierte 1972 ihre detaillierte Studie unter dem Titel „Taktfahrplan Schweiz: Ein neues Reisezugskonzept“.<sup>497</sup> Dabei orientierten sie sich an dem niederländischen Vorbild und forderten einen Stunden-Takt für die SBB. Ziel des Taktfahrplans war eine umfassende Angebotssteigerung, die „mit den ohnehin vorhandenen oder endgültig geplanten Mitteln (Anlagen, Fahrzeuge) und mit dem heutigen Personal [zu] verwirklichen“<sup>498</sup> sei. An der Präsentation war auch ein Vertreter der Presse anwesend, der das Konzept wohlwollend zur Kenntnis nahm und die SBB gleichzeitig zum Handeln aufforderte: „Die Zeit drängt und die Vorarbeit ist geleistet.“<sup>499</sup> Somit war auch die Öffentlichkeit informiert, und die krisengebeutelten SBB waren zum Handeln gezwungen. Die GD veranlasste eine Weiterführung des Projekts, an welchem sich fortan auch die Fahrplanverantwortliche beteiligten.<sup>500</sup> Die Planung am „Neuen Reisezugkonzept“ (NRK) wurde vorangetrieben, und Ende 1977 war die Fahrplangestaltung praktisch abgeschlossen. Für das Jahr 1978 waren noch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und die Konsultation mit den Kantonen vorgesehen, um die „Reaktion der Benützer“ zu testen.<sup>501</sup>

Schon 1972 hatte die Arbeitsgruppe darauf hingewiesen, dass Verbesserungen in erster Linie bei den Schnellzügen eintreten würden, und dass sich die Koordination der internationalen Anschlüsse und des Regionalverkehrs hingegen problematisch gestalten könnte. Dies bedeutete, dass sich der Fahrplan für den Berufsverkehr, der die meisten Fahrplanoptimierungsvorschläge verursacht hatte, nicht mehr nach den zeitlichen Wünschen der Pendler ausrichten liess.<sup>502</sup> Allerdings wies die Arbeitsgruppe darauf hin, dass die Situation im Regionalverkehr bereits 1972 alles andere als befriedigend war, weshalb der Taktfahrplan keine Verschlechterung im eigentlichen Sinn darstelle. Zudem würden gleitende Arbeitszeiten zur Entschärfung der Problematik beitragen. Wirkliche Kundenfreundlichkeit im Regionalverkehr könne sowieso nur durch eine starke Verdichtung im Rahmen des S-Bahn-Betriebes erreicht werden, und der Taktfahrplan sei eine unabdingbare Grundlage für diese Umstellung.<sup>503</sup> Angesichts dieser Einschätzung im Jahr 1972 erstaunt das Resultat der Umfrage bei den Kantonen nicht wirklich. Die Auswertung einer von den SBB lancierten Umfrage ergab: „Allgemein wird der Takt beim Schnellzugskonzept positiv gewertet, hingegen sind bei der Regionalzügen zahlreiche Vorbehalte angebracht worden, die z.T. berechtigt sind.“<sup>504</sup> Die SBB wollten bis zur definitiven Einführung noch gewisse Korrekturen anbringen, sahen aber grundsätzlich aufgrund der mehrheitlich positiven Rückmeldungen der Kantone nun kein ernsthaftes Hindernis für die Realisierung des Konzepts mehr.

Die Einführung des Taktfahrplans beruht also offensichtlich nicht auf einer Initiative der Bevölkerung. Vielmehr war es eine Planung, die ohne den Miteinbezug von Mobilitätsinteressen der Bevölkerung zustande kam. Erst in einer Konsolidierungsphase wandte sich die SBB an die Kantone und damit an die Bevölkerung. Die Partizipation der Kantone sollte zwei Funktionen erfüllen: Erstens sollte die Resonanz des Projekts bei der Bevölkerung überprüft werden, in der Hoffnung die Akzeptanz zu steigern. Zweitens wollten die SBB versuchen, die Anregungen in die detaillierte Endplanung einzubinden.

Bei den SBB flossen zudem Erfahrungen aus den Fahrplanbegehren indirekt in die Umsetzung des Taktfahrplans ein. So war beispielsweise in einem früheren Stadium der Planung die Frage aufgewor-

---

<sup>496</sup> Vgl. Hürlimann 2007a: 199.

<sup>497</sup> Die Gruppe hatte drei Mitglieder: Samuel Stähli, Jean Pierre Berthouzoz und Hans Meiner. Vgl. ebd.: 217.

<sup>498</sup> Berthouzoz, Meiner, Stähli 1972: 4-5.

<sup>499</sup> Revolutionäre SBB-Fahrplan-Visionen. In: National-Zeitung, 30.08.1972.

<sup>500</sup> Vgl. Protokoll der 163. Betriebschef-Konferenz, 16.01.1976; SBB Archiv Ablieferung 2006/01: 5

<sup>501</sup> Vgl. Protokoll der 175. Betriebschef-Konferenz, 25.11.1977; SBB Archiv Ablieferung 2006/01: 5-6.

<sup>502</sup> Berthouzoz, Meiner, Stähli 1972: 30-32.

<sup>503</sup> Vgl. ebd.; Hürlimann 2007a: 220-221.

<sup>504</sup> Protokoll der 179. Betriebschef-Konferenz, 07.06.1978; SBB Archiv Ablieferung 2006/01: 4-5.

fen worden, ob ein Halt in Olten bei den Schnellzügen Zürich-Bern gesamthaft gesehen nicht Vorteile bringen würde. Der Vorschlag stiess nun aus zwei Gründen auf wenig Gegenliebe: Einerseits bedeutete es einen Schritt in die entgegengesetzte Richtung der bisherigen Schnellzugsstrategie, was die Konkurrenz zur Autobahn noch verstärken würde. Andererseits war mit zahlreichen Anschlussbegehren aus dem Aargau zu rechnen, was die Planung nur zusätzlich erschwert hätte.<sup>505</sup> Die bisherige Fahrplangestaltung mit dem Kanton Aargau schreckte die Verantwortlichen bei den SBB davon ab, eine Änderung der Schnellzugsstrategie in Erwägung zu ziehen. Auch auf die Verschiebung der Einführung des Taktfahrplans hatten die Erfahrungen aus den Begehren einen Einfluss. Die SBB führten den Taktfahrplan erst 1982 ein und nicht schon 1981, wie es der zweijährige Rhythmus vorgesehen hätte. Dies unter anderem, weil für die Einführung sehr viele Begehren erwartet wurden, und für deren rasche Abwicklung nicht genügend Personal zur Verfügung stand.<sup>506</sup>

Der Taktfahrplan war eine grosse Umstellung im schweizerischen Schienenverkehr und führte zu Anpassungen in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs. Folglich fielen die Reaktionen in den drei Kantonen unterschiedlich aus. Im Kanton Aargau waren die kantonalen Behörden zuerst etwas verunsichert, weil sich die Veröffentlichung des ersten Fahrplanentwurfes verzögerte, und so reichten sie provisorisch Wünsche ein, in der Hoffnung, diese würden ins Konzept einfließen.<sup>507</sup> Diese Befürchtungen sind vor dem Hintergrund der bei der Eröffnung der Heitersberglinie gemachten Erfahrungen verständlich. Damals war es ebenfalls zu Verzögerungen bei der Fahrplanveröffentlichung gekommen, wodurch der Kanton Aargau die eigenen Interessen weitgehend nicht durchzusetzen vermochte. Die Verantwortlichen befürchteten nun wohl ein ähnliches Szenario. Die Veröffentlichung des Entwurfes im Sommer 1981 stiess im Aargau nichtsdestotrotz auf ein grosses Echo in der Bevölkerung. Die kantonalen Behörden verwiesen in den Fahrplanbegehren darauf, dass dieses grosse Interesse jedoch auch zu mehr Kritik an einzelnen Aspekten des NRK führte. Als positiv wurde vermerkt, dass seit der ersten Informationsrunde 1978 verschiedene Schwachpunkte im Regionalverkehr ausgebessert worden waren.<sup>508</sup> Die SBB hatten also ihre geplanten Korrekturen umgesetzt, und die Partizipation der Kantone hatte zu einem besser abgestimmten Fahrplanangebot beigetragen. Kritisiert wurden die zahlreichen unerfüllten Forderungen, insbesondere auch im Fernverkehr, auch wenn dort die Situation als grundsätzlich gut bezeichnet wurde. Bedauert wurde der Verlust aller direkten Verbindungen in die Westschweiz über Bern. Der Wegfall aller Jurafuss-Schnellzüge für Baden und Brugg und das Auslassen des Halts in Zofingen bei den Nord-Süd-Verbindungen wurden ebenfalls als Verschlechterung empfunden. Im Regionalverkehr ernteten die fehlende Koordination der Fahrzeiten mit den Arbeitszeiten und das mangelhafte Angebot zu Randzeiten im Freiamt zwischen Aarau und Muri, dem Seetal und der Region Baden-Zürzach grosse Kritik.<sup>509</sup> Das waren keine neuen Anliegen, es waren die gleichen Probleme, die bis anhin in unterschiedlichen Formen in den Begehren thematisiert worden waren.

Die SBB konnten die Begehren für den Fernverkehr aber trotz dieses Wissens nicht umsetzen, denn erstens fehlten die Kapazitäten für Mehrleistungen, und zweitens waren die SBB nicht gewillt, den Taktfahrplan in so vielen Punkten zu verändern, ohne erste Erfahrungen aus dem Betrieb miteinzubeziehen. Des Weiteren musste die Steigerung der Leistungsfähigkeit im aargauischen Bahnnetz auf die Realisierung weiterer Bahnprojekte wie beispielsweise das S-Bahn-Konzept warten, deren Umsetzung noch etwas Zeit in Anspruch nehmen würde.<sup>510</sup>

Die Auswertung der Begehren des Kantons Aargau zeigen allerdings, dass der Kanton durchaus Einfluss nehmen konnte. Von den 87 Begehren, wurden immerhin 19 vollständig genehmigt, das

---

<sup>505</sup> Vgl. ebd.: 5-6.

<sup>506</sup> Ein weiterer Grund war die neue Verbindung von Zürich HB nach Zürich Flughafen, welche noch wenig erprobt war. Vgl. Protokoll der 181. Betriebschef-Konferenz, 18.08.1978; SBB Archiv Ablieferung 2006/01: 7.

<sup>507</sup> Vgl. Brief von Baudepartement AG an SBB GD, 29.01.1981; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_02.

<sup>508</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 28.09.1981; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_02: 2-7.

<sup>509</sup> Vgl. ebd.

<sup>510</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 12.11.1981; SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_015\_02: 5-6.

entspricht einer Annahmequote von 21,8 Prozent.<sup>511</sup> Etwas überraschend ist, dass zehn Begehren mit dem Wunsch nach einer geänderten Fahrzeit angenommen wurden. Durch die nun systematisierten Fahrzeiten sollten nämlich einzelne Züge nicht mehr geändert werden. Folglich hätten diese Änderungen zu einer Taktverschiebung geführt. Die gutgeheissenen Begehren beschränkten sich jedoch auf Nebenlinien wie dem Freiamt, dem Seetal oder der Strecke Lenzburg-Wettingen und auf den Regionalverkehr vom Fricktal nach Basel. Für solche regionalen Verbindungen auf Nebenstrecken war die Verschiebung des Taktes ohne weitere Probleme möglich. Bei Zugverbindungen am frühen Morgen oder späten Abend waren die SBB ausserdem bereit, Anpassungen der Fahrzeiten einzelner Züge hinzunehmen, ohne dadurch den Takt anpassen zu müssen.<sup>512</sup> Daraus lässt sich schliessen, dass der Regionalverkehr noch nicht optimal auf den Taktfahrplan ausgerichtet war, aber auch, dass die SBB – möglicherweise gerade deswegen – bereit waren, von einer strikten Einhaltung des Taktfahrplans abzusehen.

Dank der eingereichten Begehren konnte der Kanton Aargau bei der Einführung des Taktfahrplans im Regionalverkehr also gewisse Optimierungen erreichen. Allerdings genehmigten die SBB auch zahlreiche Forderungen nicht, worauf der Kanton in mehreren Fällen Beschwerde einlegte. Beispielsweise versuchten die kantonalen Behörden bis zur letzten Instanz, dem Bundesrat für die Städte Aarau, Baden und Zofingen Halte von Intercity-Schnellzügen durchzubringen – dies allerdings ohne Erfolg.<sup>513</sup>

Die Basler Behörden attestierten eine „allgemeine Unzufriedenheit der Basler Wirtschaft mit dem NRK“.<sup>514</sup>

Kritisiert wurde, dass langjährige Begehren des Kantons Basel-Stadt im neuen Konzept kaum Beachtung fanden. Zudem sei eine klare Bevorzugung der Linien Zürich-Bern und Zürich-Jurafuss-Westschweiz gegenüber Basel auszumachen. Obwohl auf der Strecke von Basel nach Bern ein Zuwachs von 20-30 Prozent an Verbindungen realisiert wurde, sah sich Basel benachteiligt, weil gleichzeitig auf der Strecke Zürich-Bern 70 Prozent mehr Züge fuhren. Die kantonalen Behörden störten sich daran, dass andere Landesteile von den Angebotsverbesserungen scheinbar weit mehr profitierten als Basel und die Nordwestschweiz. Dieses Angebotsgefälle war für die Kantonsregierung nicht nachvollziehbar, denn Basel verdiente ihrer Meinung nach „als zweitwichtigstes Wirtschaftszentrum und als zweitgrösste Stadt des Landes [...] entsprechend schnelle Verbindungen.“<sup>515</sup> Die Anliegen in Basel gingen also auf Interessen zurück, die schon seit längerem bestanden und schon früher in den Begehren auftauchten. Die Einflussnahme des Kantons auf die Einführung des Taktfahrplans blieb dennoch vorerst beschränkt. Denn die Begehren konnten wegen anhaltenden Bauarbeiten am Hauensteintunnel und wegen des einspurigen Betriebs auf der Jurafussstrecke für die kommenden Jahre nicht realisiert werden. Die beiden einzigen genehmigten Begehren waren die Anpassungen der Fahrzeiten für die erste und letzte Verbindung nach Bern, weil diese ausserhalb des Takts fuhren.<sup>516</sup>

Die kantonalen Behörden in Glarus sahen die Einführung des NRK wesentlich positiver als die Behörden in den beiden anderen Kantonen. Besonders erfreut waren sie über die regelmässige Bedienung von Ziegelbrücke auf der Strecke Zürich-Chur. Allerdings gab es Interessen von Schulen und Industrie für den Regionalverkehr auf der Strecke Ziegelbrücke-Linth, die sich weniger gut mit dem Konzept des Taktfahrplans vereinbaren liessen.<sup>517</sup> Dank vorgängigen, zum Teil schwierigen Verhandlungen konnten viele Anliegen geklärt werden, was den Kanton Glarus positiv für die Einführung des Taktfahrplans stimmte. Gerade der Transport der Schüler erwies sich in den Verhandlungen als

---

<sup>511</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>512</sup> Vgl. Antwortschreiben an AG von SBB GD, 12.11.1981; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_02: 5-6.

<sup>513</sup> Vgl. Antwortschreiben des Bundesrates auf die Beschwerde des Kantons Aargau, 13.06.1983; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_02: 5-8.

<sup>514</sup> Interne Aktennotiz der Fahrplankommission BS mit einer Delegation der SBB, 27.01.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03.

<sup>515</sup> Fahrplanbegehren BS, 14.04.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03: 2.

<sup>516</sup> Vgl. Antwortschreiben an BS von SBB GD, 26.11.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03: 4-5.

<sup>517</sup> Baudirektion GL, an SBB Kreisdirektion III, 10.04.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_030\_01.

Streitpunkt, denn grundsätzlich wollten die SBB Mehrleistungen vermeiden, aber den Taktfahrplan dennoch umsetzen. Dies bedeutete, dass keine Änderung der Fahrzeiten von einzelnen Zügen vorgenommen werden konnte. Da die SBB auch hier bereit waren, nicht grundsätzlich auf der Durchsetzung des Taktfahrplans zu beharren, und die Schulen schliesslich eine gewisse Flexibilität bei der Stundenplangestaltung an den Tag legten, wurde eine übereinstimmende Lösung gefunden.<sup>518</sup> Durch Kooperationen wie diese gelang es, dass im Vorfeld bereits 11 der 16 Begehren erfüllt werden konnten. In vier Fällen verzichtete der Kanton auf eine schriftliche Eingabe. Es handelte sich dabei um Verbindungen von und nach Zürich, bei denen der Kanton Glarus die Planungsstrategie der SBB akzeptierte. Schlussendlich wurde nur ein Begehren eingereicht.<sup>519</sup> Dass sich der Taktfahrplan bewährte, zeigt sich in den Begehren für die Fahrplanperiode 1985, in denen der Kanton ausdrücklich vermerkt, dass das Angebot zufriedenstellend und die Kundeninteressen erfüllt seien, und dass der Stundentakt beizubehalten sei.<sup>520</sup>

Grundsätzlich beschränkte sich die Einflussnahme der Kantone bei der Mitgestaltung des Taktfahrplans nur auf Regionallinien. In den Kantonen Aargau und Glarus konnte der Pendlerverkehr folglich verbessert werden. Die Planung des Schnellzugsverkehrs hingegen lag vollständig in der Hand der SBB, weshalb die Kantone mit ihren Begehren in keiner Phase der Entwicklung Einfluss nehmen konnten. Das Konzept für die Schnellzüge basierte also gänzlich auf den Entwicklungsvorstellungen der SBB und ihrem Auftrag, die Verbindungen kostendeckend zu führen. Es liegt deshalb nahe, dass der Taktfahrplan keine sofortige Verbesserung mit sich brachte und nicht von Beginn an nur von Erfolgen gekrönt war – auch wenn die Einführung des Taktfahrplans später als Durchbruch gefeiert wurde.<sup>521</sup> So kämpften die SBB in den ersten Monaten nach der Einführung mit täglich etwa 20-25 Störungen im Bahnbetrieb und mit den zahlreichen damit einhergehenden Reklamationen (bis zu 300 am Tag). Trotz dieser hauptsächlich den Regionalverkehr betreffenden Reklamationsflut wurde das Konzept des Taktfahrplans jedoch nicht in Frage gestellt.<sup>522</sup>

Die Begehren aus dem Jahr 1985 machten deutlich, dass die Kantone das Projekt akzeptiert hatten, und dass es als Fortschritt oder zumindest als eine Grundlage für weitere Ausbauten zu betrachten war. Im Aargau hegten die kantonalen Behörden die Hoffnung, dass auch ein Ausbau des Regionalverkehrs stattfinden werde. Mit dem Taktfahrplan und dem Leistungsauftrag seien die Grundlagen gelegt, um mit sinnvollen Investitionen eine echte Verbesserung zu erreichen, hiess es etwa in den Begehren zum Fahrplan 1985.<sup>523</sup> Der Kanton Basel-Stadt wiederum liess zusammen mit den SBB eine Studie zum „Bahnangebot in der Region Basel“ anfertigen. Dabei wurde die Gesamtsituation für die Nordwestschweiz in der Tat als ungenügend beurteilt, gerade im Vergleich mit den Regionen Zürich oder Bern. Für eine Verbesserung der Situation wurden nicht nur die SBB in die Verantwortung genommen, auch der Kanton musste den öffentlichen Nahverkehr besser koordinieren, um die Erreichbarkeit des Bahnhofs Basel zu erhöhen.<sup>524</sup> Basel erstellte daraufhin für die verkehrstechnische Weiterentwicklung des Angebots einen Masterplan, der für die SBB einen weiteren Ausbau der Streckeninfrastruktur vorsah, mit dem Ziel, den Taktfahrplan vollständig zu realisieren.<sup>525</sup>

Die Einführung des Taktfahrplans wirkte also mobilisierend auf den Ausbau des Schienenverkehrs und war somit Grundlage für die kommenden Projekte wie die Bahn 2000. Auch Benedikt Weibel, der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsleitung der SBB, beurteilte den Taktfahrplan im Jahr 2004 in

---

<sup>518</sup> Vgl. Protokoll der Besprechung zwischen SBB Kreis III und Glarus mit dem Thema: NRK-Besprechung über Probleme Schulen und Glarus, 16.03.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_030\_01: 4.

<sup>519</sup> Vgl. Fahrplanbegehren GL, 16.09.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_06.

<sup>520</sup> Vgl. Fahrplanbegehren GL, 08.11.1983; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_024\_04.

<sup>521</sup> Vgl. von Arx, Schnyder, Wägli 1996: 223-224.

<sup>522</sup> Vgl. Protokoll der 214. Betriebschef-Konferenz, 22.06.1982, SBB Archiv Ablieferung 2006/01: 3.

<sup>523</sup> Vgl. Fahrplanbegehren AG, 03.12.1984; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_02: 2.

<sup>524</sup> Vgl. SBB Verbindungen für Basel Studie vom Institut für Konsumenten und Sozialanalysen AG, 29.10.1982; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_02: 2-8.

<sup>525</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 16.06.1983; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_03: 2-3.



einer ähnlichen Weise: „Für sich genommen war der Taktfahrplan kein Erfolg, er wurde es erst später.“<sup>526</sup>

### 7.1.2. Akteure hinter den Fahrplanbegehren

In den bisherigen Kapiteln dieser Arbeit wurde bereits vereinzelt auf unterschiedliche Akteure hingewiesen. Dabei handelte es sich einerseits um zufällig ausgewählte Akteure andererseits um solche, die besonders präsent waren. Leider ist es nicht möglich, Erfolgsquoten einzelner Akteure oder Akteursgruppen<sup>527</sup> quantitativ zu überprüfen, weil in Basel und Glarus die Begehren nicht direkt einzelnen Akteuren zugeordnet werden können. In Aargau wäre dies zwar möglich, allerdings war es dort üblich, dass sich bei vielen Begehren mehrere Gruppen mit der Absicht zusammentaten, dem Begehren mehr Nachdruck zu verleihen. Allerdings war diese Taktik nicht von Erfolg gekrönt. Die Annahmequote der Begehren, die sich auf mehr als fünf verschiedene Akteursgruppen stützten, lag unter dem Durchschnitt für diesen Untersuchungszeitraum.<sup>528</sup> Dies lässt den Schluss zu, dass die Akteure nicht einen entscheidenden Faktor spielten, wenn es um die Beurteilung der Begehren ging. Allerdings waren bei wichtigen Akteuren, z. B. bei grossen Firmen, die Begründungen der SBB meist etwas ausführlicher.

Die Analyse der Akteure wird im Hinblick auf ein Qualitätskriterium der Theorie von Bodensteiner und Neugebauer für die Partizipation der Bevölkerung im öffentlichen Verkehr vorgenommen. Die Theorie besagt, dass die Beteiligung der Bevölkerung genügend gross sein und eine gute soziale Durchmischung aufweisen muss, um die Legitimation für das Projekt – hier den Fahrplan – zu gewährleisten.<sup>529</sup>

In der Fahrplanvernehmlassung interagieren die SBB zu drei verschiedene Zeitpunkten in jeweils unterschiedlicher Form mit den Kantonen, wobei jeweils unterschiedliche Akteure daran beteiligt waren. Die erste Interaktion war die öffentliche Auflegung der Fahrplanentwürfe in den Kantonen. Dort fanden sich vermutlich am meisten Interessierte ein und gaben dadurch der Fahrplanvernehmlassung eine hohe Legitimation. Leider fanden sich in den Quellen keine Angaben, wie viele oder welche Menschen sich dort einfanden, weswegen eine Akteursanalyse für die erste Interaktion entfällt. Die zweite Interaktion fand mit dem Einreichen der Begehren statt. Hier beteiligten sich Akteure, die mit dem Fahrplanentwurf nicht einverstanden waren. Anhand der Begehren und Protokolle der kantonalen Fahrplankonferenzen können diese Akteure ausgemacht werden. An der dritten Interaktion waren die kantonalen Fahrplanbehörden beteiligt. Diese Akteure vertraten die Begehren der Kantone gegenüber der SBB, waren aber gleichzeitig durch das EVED dazu aufgefordert, die Begehren innerhalb des Kantons nach ihrer Dringlichkeit zu koordinieren. Darüber hinaus standen sie in ständigem Kontakt mit den SBB und wurden schon frühzeitig über Projekte oder Probleme informiert.

Im Kanton Aargau können die Akteure der zweiten Interaktion exemplarisch anhand der Einladungsliste zur kantonalen Fahrplankonferenz für das Jahr 1979 bestimmt werden. Der Kanton lud folgende Teilnehmer zur Konferenz ein: die Betriebsabteilungen der SBB, die Postdirektion, 4 Unternehmen, 1 Altersheim, 29 Gemeinden, 7 Vertreter anderer Kantone, 17 Pressevertreter, 1 kantonaler und 9 regionale Verkehrsvereine, die Handelskammer, 55 Privatpersonen, 5 lokale Kulturvereine,

---

<sup>526</sup> Hürlimann 2007a: 200. Das Zitat wurde von der Autorin zu einer Buchvernissage am 14.10.2004 mitgeschrieben.

<sup>527</sup> Unter Akteursgruppen wurden organisierte und/oder politische Vereinigungen, Gemeinden, Firmen, Privatpersonen und Andere verstanden. Wenn ein Begehren also von zwei Gemeinden und fünf Privatpersonen unterstützt wurde, entsprach dies zwei Akteursgruppen.

<sup>528</sup> Im AG traf dies auf 24 Begehren zu, von 198 insgesamt. Davon wurden 2,3 % ganz, und 4,2 % teilweise genehmigt und 62,5 % abgelehnt. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>529</sup> Vgl. Bodensteiner, Neugebauer 2009: 129-130.

1 politische Partei, 3 Schulen und 7 Personen mit politischen Ämtern.<sup>530</sup> Die Akteursgruppen waren also auffallend vielfältig. Als aktivste Vertreterin bei den Fahrplanbegehren tat sich die kantonale Verkehrsvereinigung<sup>531</sup> hervor. Im untersuchten Zeitabschnitt beteiligte sie sich an 62,2 Prozent aller eingereichten Begehren im Aargau.<sup>532</sup> Aufgrund der breit gefächerten Interessen, die von der aargauischen Verkehrsvereinigung unterstützt wurden, kann vermutet werden, dass sie auch direkt die Interessen von Privatpersonen vertrat, wenn diese mit ihren eigenen Entwicklungsvorstellungen für den Kanton übereinstimmten. Regionale Verkehrsvereine interessierten sich meistens für Begehren von kleinräumiger Bedeutung. Im Schienenverkehr betraf dies meist Nebenstrecken wie die Seetalbahn. Ebenfalls ein aktiver Akteur war die Handelskammer, die an 35,8 Prozent der Begehren beteiligt war und sich vor allem für Begehren mit Bezug zur Berufsmobilität interessierte.<sup>533</sup> Der Grossteil der Akteure waren organisierte, zum Teil politisch ausgerichtete Vereine oder Gruppierungen, die sich öfters mit Fahrplan- oder Verkehrsentwicklung auseinandersetzten. Allerdings war die Fahrplangestaltung nicht ausschliesslich in den Händen von organisierten Gruppen. Die Beispiele von Privatpersonen, die sich an 38,4 Prozent, und von Schulen, die sich immerhin an 9,0 Prozent der Begehren beteiligten,<sup>534</sup> zeigt auf, dass die Partizipation auf einer breiten Bevölkerungsschicht beruhte. Damit wurde im Aargau das Qualitätsmerkmal nach Bodensteiner und Neugebauer erfüllt. Das Qualitätsmerkmal erfuhr durch die dritte Interaktion eine Anpassung. Zwar ging die Vielfalt nicht verloren, aber die Begehren wurden priorisiert. Gerade Begehren von ausschliesslich regionalem Interesse erhielten oft nur zweite Priorität, was einer Entwertung des Begehrens gleichkam.<sup>535</sup> Im Kanton Aargau waren es Mitarbeiter der Baudirektion, die diese Priorisierung vornahmen und den Kanton bei vielen Besprechungen mit den SBB vertraten. Dadurch war während des ganzen Prozesses oft nur eine kleine Gruppe über dessen Verlauf informiert, was laut Bodensteiner und Neugebauer die Partizipation schwächte.<sup>536</sup>

In Basel können die Akteure leider viel weniger gut ausgemacht werden. Die Protokolle der Fahrplanbesprechungen deuteten aber darauf hin, dass die Fahrplangestaltung vor allem in den Händen organisierter Akteure lag. Neben den Vertretern der SBB nahmen kantonale Behörden (Wirtschafts- und Sozialdepartement) sowie Vertreter aus der Wirtschaft (Handelskammer, Gewerkschaftskartell) teil. Zudem existierte in Basel eine ständige Fahrplankommission, die an allen Besprechungen mitwirkte.<sup>537</sup> Durch brieflichen Kontakt waren weitere Interessensgruppen an der Fahrplangestaltung beteiligt, so wie der 1979 gegründete Verkehrs-Club der Schweiz (VCS),<sup>538</sup> der Verkehrsverein „Regio Basiliensis“, die IG Velo und die Sozialdemokratische Partei Basel.<sup>539</sup> Die Akteure waren in Basel weniger zahlreich und vielfältig, was nach Bodensteiner und Neugebauer die Legitimation des Verfahrens schwächte.<sup>540</sup> Die Akteure der dritten Interaktion waren die Mitglieder der ständigen Fahrplankommission, die aus sieben bis acht Personen bestand. Deren Zugehörigkeit lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen, vermutlich waren es aber Personen aus kantonalen Behörden oder Politiker. Sie führten, ähnlich wie im Aargau die Baudirektion, auch eine Bereinigung der Begehren durch.<sup>541</sup> So

<sup>530</sup> Vgl. Einladung zur kantonalen Fahrplankonferenz vom Baudepartement AG, 22.12.1978; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_034\_01.

<sup>531</sup> Verkehrsvereine waren Interessensgruppen, welche sich u.a. für Stadtentwicklung einsetzten; darunter fiel auch die Regulierung des lokalen Verkehrs und Verbesserung der Verkehrsanbindung. Vgl. Tissot 2012 (e-HLS).

<sup>532</sup> Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

<sup>533</sup> Eigene Berechnungen basierend auf ebd.

<sup>534</sup> Eigene Berechnungen basierend auf ebd.

<sup>535</sup> Vgl. Begehren Katalog zur Fahrplankonferenz, 20.-21. 11.1984; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_02.

<sup>536</sup> Vgl. Bodensteiner, Neugebauer 2009: 129-130.

<sup>537</sup> Vgl. Protokoll zur Konferenz Bezüglich des NRK, 27.08.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03.

<sup>538</sup> Vgl. Brief des VCS an Fahrplankommission BS, 06.09.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03.

<sup>539</sup> Vgl. Fahrplanbegehren BS, 24.09.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03: 6.

<sup>540</sup> Allerdings kann dies anhand der vorliegenden Quellen nicht mit Sicherheit bestätigt werden. Eine weiterführende Recherche in anderen Archiven könnte Klarheit schaffen.

<sup>541</sup> Vgl. Protokoll der Ständigen Fahrplankommission in Basel: 02.11.1982; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03.

nahm der Chef dieser Fahrplankommission auch an einer Arbeitsgruppe teil, die sich mit der Entwicklung internationaler Bahnverbindungen auseinandersetzte.<sup>542</sup>

Im Kanton Glarus waren die Begehren vielfältiger als in Basel und wurden von Privatpersonen eingereicht, die entweder als Einzelpersonen<sup>543</sup> oder in einer Interessensgruppe von bis zu 90 Bahnb Benutzern agierten.<sup>544</sup> Weitere Vertreter waren Unternehmen<sup>545</sup> sowie die Schulbehörde.<sup>546</sup> Es existierten aber auch im Kanton Glarus verschiedene Verkehrsvereine, die sich ebenfalls mit der Fahrplangestaltung auseinandersetzten.<sup>547</sup> Auf der dritten Stufe fungierte wiederum die Baudirektion, die ähnlich wie im Aargau, diejenigen Begehren weiterreichte und unterstützte, die als bedeutend erachtet wurden. Der Baudirektor führte zudem Verhandlungen mit den SBB, wenn es um grössere Veränderungen wie die Einführung des Taktfahrplans ging.<sup>548</sup> In Glarus war die Partizipation nicht auf organisierte Gruppen beschränkt, was für die Vielfalt der Akteure sprach und einen positiven Effekt auf die Legitimation des Prozesses hatte.

In den drei Kantonen wird deutlich, dass die kantonalen Fahrplanverantwortlichen aufgrund der Verhandlungen und der ständigen Zusammenarbeit mit den SBB am stärksten auf den Prozess der Fahrplangestaltung Einfluss nehmen konnten. Zudem waren sie von Bundesrechts wegen berechtigt, die Begehren zu bereinigen, bevor diese an die SBB weitergaben, oder sie nahmen wie im Beispiel des Kantons Aargau eine Priorisierung vor. Diese Berechtigung wurde vom Bund eingeführt mit der Absicht, die Beantwortung für die SBB weniger aufwendig zu gestalten.<sup>549</sup> Es handelte sich folglich um eine Massnahme zur Steigerung der Effizienz. Ob diese Kontrollmassnahmen allenfalls dazu führten, dass die kantonalen Fahrplanverantwortlichen Begehren von politischen Gegnern oder unbeliebten Gruppen zurückstellten oder zumindest weniger energisch vertraten, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht überprüft werden. Jedenfalls kann die Möglichkeit, dass kantonale politische Streitigkeiten ebenfalls Einfluss hatten auf die partizipative Wirkung der Bevölkerung bei der Fahrplangestaltung, nicht ausgeschlossen werden.

## 7.2. Wirkungskraft der Begehren: Leistungsauftrag und Taktfahrplan

Im Vergleich zur vorherigen Untersuchungsperiode veränderten sich die Annahme- und Ablehnungsquoten der Begehren nur geringfügig. Eine Ausnahme bilden die hohen Annahmequoten in Glarus, die aufgrund der kleinen Anzahl an Begehren jedoch wenig aussagekräftig sind.

In Basel kam es ebenfalls zu einer leichten Erhöhung der Annahmequote. Insbesondere im Bereich Mehrleistung wurden Begehren öfter genehmigt. Diese Entwicklung kann mit der Kooperation mit dem Kanton Basel-Land in Verbindung gebracht werden. Wie schon mehrfach aufgezeigt wurde, bestand im Regionalverkehr eher die Chance, Mehrleistungen zugesprochen zu bekommen. So ist anzunehmen, dass sich für den Kanton Basel-Stadt, im Vergleich zu den vorherigen untersuchten Perioden, nicht viel änderte.

---

<sup>542</sup> Die anderen Teilnehmer waren jeweils ein Vertreter aus dem BAV, SBB GD und Kanton Zürich. Vgl. Aktennotiz zu Besprechung der Arbeitsgruppe Internationale Bahnverbindungen, 29.09.1983; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_03.

<sup>543</sup> Vgl. Brief von Emil Schmid (Lehrer) an Baudirektor, 14.10.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05.

<sup>544</sup> Vgl. Brief von Hans Schärer an GD SBB mit 90 Unterschriften, 22.10.1975; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_034\_02.

<sup>545</sup> Vgl. Brief von Fabrik Therma an Baudirektion GL, 19.10.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05.

<sup>546</sup> Vgl. Brief von Schulrat Linthal an Baudirektion GL, 01.10.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05.

<sup>547</sup> Vgl. Brief Verkehrsverein Glarnerland und Walensee an Baudirektion GL, 10.10.1977; Brief Verkehrsverein Biltlen an Baudirektion GL, 03.10.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05.

<sup>548</sup> Vgl. Brief von Baudirektion an Regierungsrat, 25.10.1977; SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05; Protokoll für Besprechung SBB mit GL über NRK, 06.03.1981; SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_030\_01.

<sup>549</sup> Vgl. Brief vom eidg. Post-Eisenbahndepartement an die Kantonsregierungen, 14.09.1922; BAR E8104A#1973/4#1315.

Auch im Kanton Aargau können keine grossen Veränderungen bzgl. Annahme- und Ablehnungsquote festgestellt werden. Wie im Kapitel 7.1.1. bereits dargestellt, veränderten sich auch die Inhalte der Begehren im Zuge der Einführung des Taktfahrplans kaum. Da die SBB mit dem Taktfahrplan viele bestehende Probleme nicht lösen konnte, waren ähnliche Quoten wie in der vorherigen Periode zu erwarten. Die Annahmequoten von über 40 Prozent (vollständig und teilweise genehmigt) macht noch einmal deutlich, dass die Kantone auch in der Periode, in welcher der Taktfahrplan eingeführt wurde, im Bereich des Regionalverkehrs und zu Randzeiten ein Mitbestimmungs-, respektive Optimierungsrecht genossen.

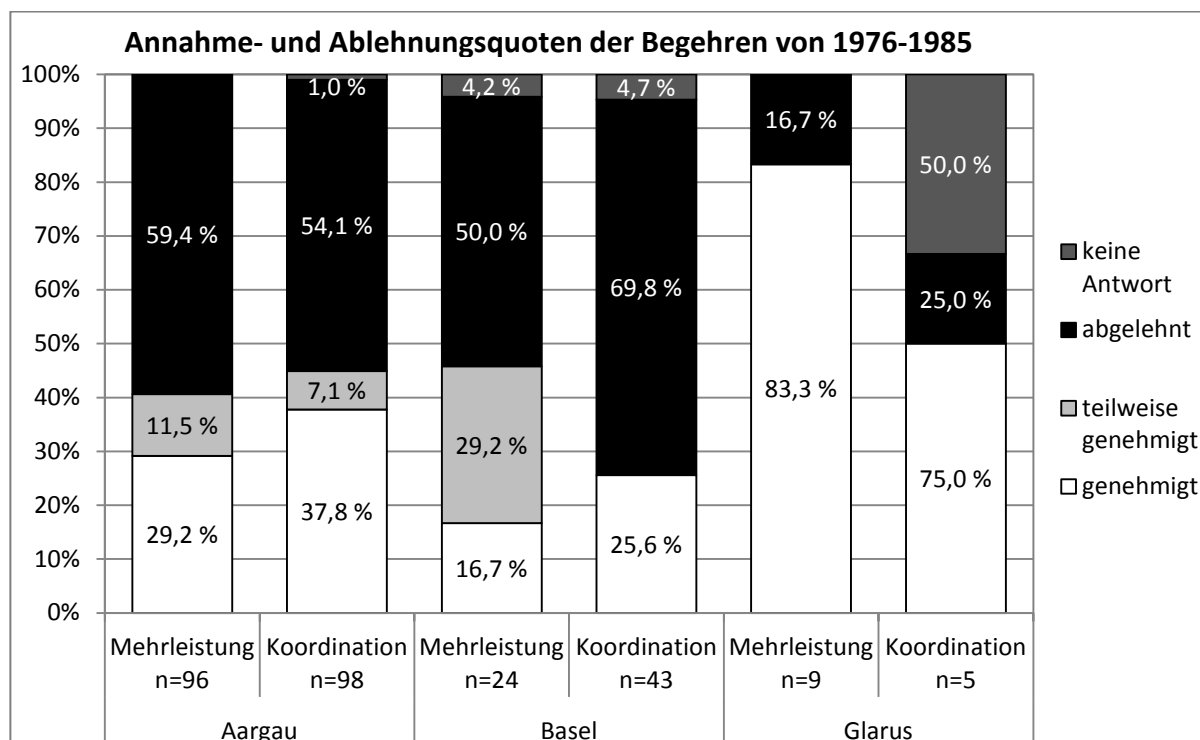


Abb. 7: Annahme- und Ablehnungsquoten 1976-1985. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.

Es gibt für Zeitabschnitt allerdings Hinweise, welche die Wirksamkeit der Begehren in Frage stellen, z. B. Presseartikel, in denen der Unmut über den fehlenden Erfolg der kantonalen Begehren offen geäußert wurde. Diese Artikel waren ein Versuch, abseits des politischen Weges Einfluss auf die Fahrplangestaltung zu nehmen. Im Kanton Aargau waren die Inhalte der Artikel, passend zum Streckennetz, sehr vielfältig. Teils machten lokale Zeitungen auf die schlechten Bedingungen in ihrer Region aufmerksam, und es wurde das Einreichen von Begehren zur Behebung dieser Situation gefordert.<sup>550</sup> Da sich die Lage für den Kanton Aargau nicht besserte, wurden die Artikel immer kritischer. So schrieb der Tagesanzeiger: „Als Durchfahrtskanton ist der Aargau den SBB scheinbar gerade noch recht.“<sup>551</sup> Das Aargauer Tagblatt stiess mit dem Artikel „Degradierung zum Durchfahrtskanton“ ins gleiche Horn.<sup>552</sup> Teils kritisierten die Zeitungen die Fahrplanvernehmlassung als solche. Im Aargauer Tagblatt hiess es z. B., „das langwierige Einspracheverfahren sei überholt.“<sup>553</sup> In Basel wandte sich

<sup>550</sup> Vgl. Wohlerer Fahrplanwünsche ein Loch in den Abendstunden. In: Badener Tagblatt, 21.10.1977; Unzufriedenheit mit dem Taktfahrplan auf der Seetallinie. In: Aargauer Tagblatt, 07.10.1981.

<sup>551</sup> Vgl. Meier, Peter: Aargau-Fahrplan – Stiefkind der SBB. In: Tages-Anzeiger, 10.06.1980.

<sup>552</sup> Vgl. Degradierung zum Durchfahrtskanton. In: Aargauer Tagblatt, 12.10.1981.

<sup>553</sup> Aargauer Murren über Fahrplanverfahren. In: Aargauer Tagblatt, 02.08.1982.

eine Interessensgruppe mit einem offenen Brief in der Zeitung Volksstimme Sissach direkt an die Generaldirektion der SBB und versuchte so, den offiziellen Weg zu umgehen.<sup>554</sup>

Eine weitere Form der Kritik an der Fahrplanvernehmlassung kam über die Eingabe von Interpellationen zustande. In Glarus sollte die Kantonsregierung zur Frage Stellung nehmen, ob sie bereit sei, die zahlreichen Begehren mit Nachdruck bei der Generaldirektion der SBB zu unterstützen.<sup>555</sup> Diese Kritik richtete sich in erster Linie an die kantonalen Behörden, implizierte jedoch eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Vernehmlassung. Die Antwort der Interpellation rückte die Wirksamkeit der Begehren auch nicht in ein besseres Licht, denn es wurde darauf verwiesen, dass der Erfolg aus der vorherigen Fahrplanperiode auch der engagierten Mithilfe der eidgenössischen Parlamentarier aus Glarus zu verdanken war.<sup>556</sup> Der Erfolg war also auf politischen Druck der National- und Ständeräte zurückzuführen, und nicht auf die Partizipation der kantonalen Regierung, wie es die Fahrplanverordnung vorsah.

Der Leistungsauftrag von 1982 brachte ebenfalls Änderungen in der Fahrplanvernehmlassung mit sich. Das Bundesamt für Verkehr legte fest, dass der Schnellzugsverkehr betriebswirtschaftlich, also kostendeckend, zu führen sei, und der von Staat und Kanton subventionierte Regionalverkehr gemeinwirtschaftlich. In mehreren Fällen legte der Kanton Aargau Beschwerde gegen abgelehnte Begehren ein. Als letzte Instanz hielt der Bundesrat in Bezug auf die Zuständigkeit der Fahrplangestaltung fest:

„Danach ist der SBB im marktwirtschaftlichen Bereich, zu welchem unter anderem der Personenverkehr mit Fernschnellzügen [...] gehört, grundsätzlich freie Hand zu lassen, [...]. Aus dieser Ordnung ergibt sich, dass der Bundesrat den unternehmerischen Bereich der SBB zu respektieren und sich jeglicher Eingriffe zu enthalten hat, solange nicht übergeordnete Allgemeininteressen gefährdet erscheinen.“<sup>557</sup>

Diese Praxis verringerte die Wirksamkeit der Begehren drastisch, denn dadurch erhielten die SBB die Entscheidungshoheit über alle Fernverkehrsbegehren. Der ohnehin geringe Einfluss der Kantone, sich an der Ausgestaltung der Fahrplanentwicklung im Fernverkehr zu beteiligen, wurde also weiter reduziert.

---

<sup>554</sup> Vgl. Ehrensam, Bruno: Ein offener Brief an die Generaldirektion der SBB. In: Volksstimme Sissach, 24.04.1979, Nr. 48.

<sup>555</sup> Vgl. Eine Fahrplan-Interpellation. In: Glarner Nachrichten, 19.01.1977.

<sup>556</sup> Vgl. Glarner Einsatz für Schnellzugshalte in Ziegelbrücke. In: Glarner Nachrichten, 28.01.1977.

<sup>557</sup> Entscheid des Bundesrates über Beschwerde des Kantons Aargau, 13.06.1983; SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_02: 4-5.

## 8. Fazit

Ausgehend von der Einführung der Begehren im Jahr 1888 entwickelte sich eine grundlegende Problematik der Fahrplangestaltung. Das Konzept des kantonalen Mitbestimmungsrechts in Fahrplanfragen basierte auf dem föderalistischen System der Schweiz. Der Bund gestand den Kantonen das Recht zu, ihre regionalen Bedürfnisse anzubringen. Die Gründung der SBB im Jahr 1902, die vom Bund beauftragt wurden, ihr Angebot im Sinn der Volkswirtschaft zu gestalten, änderte nichts am Recht der Kantone. Im Spannungsfeld von regionalen und gesamtschweizerischen Interessen entstanden Reibungspunkte, die in der Fahrplangestaltung über den gesamten Untersuchungszeitraum feststellbar waren. Zusätzlich führte der unterschiedliche Informationsgehalt von betriebsexternen und betriebsinternen Fahrplänen dazu, dass die Bevölkerung aufgrund der Angaben in den Fahrplänen nicht nachvollziehen konnte, welche Überlegungen hinter dem Fahrplanangebot standen. So wurden viele Begehren gestellt, die nicht umgesetzt werden konnten.

Ein Ziel der Arbeit war aufzuzeigen, welche Mobilitätsinteressen in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Glarus in den vier untersuchten Zeitabschnitten herrschten. Anhand verschiedener Untersuchungsthemen<sup>558</sup> wurden die Interessen miteinander verglichen. Dabei konnten sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede ausgemacht werden. Deutlich wurde auch, dass jeder Kanton aufgrund der gegebenen Eisenbahninfrastruktur seine Eigenheiten hatte, die sich durch den ganzen Untersuchungszeitraum zogen.

Der von einem weitverzweigten Eisenbahnnetz dominierte Kanton Aargau forderte insbesondere die Koordination des bestehenden Fahrplanangebots für den Regionalverkehr. Auffallend waren die vielen unterschiedlichen Akteursgruppen, die eine Vielfalt von Begehren hervorriefen. Ein durchgehendes, sich im Laufe der Zeit verstärkendes Problem war der drohende Verlust von Schnellzugsverbindungen aufgrund der geografischen Lage. Dies verdeutlicht die Auseinandersetzung zwischen den regionalen Interessen der Kantone und der gesamtschweizerischen Verkehrskonzeption der SBB mit dem Bestreben nach schnelleren Fernverkehrsverbindungen.

Die Forderungen im Kanton Basel-Stadt betrafen überwiegend die Verbesserung des Fernverkehrs in Form von schnelleren und besseren Verbindungen in andere grosse Schweizer Städte. Hinzu kamen Interessen für gute Anschlüsse mit dem internationalen Zugverkehr. Dies ist auf die geografische Lage und die wirtschaftliche Lage der Stadt Basel zurückzuführen.

Im Kanton Glarus dominierte wie im Kanton Aargau ein durchgehendes Interesse am Regionalverkehr. Allerdings wurden vermehrt Forderungen nach Mehrleistungen gestellt. Den kantonalen Interessen an einer Verbesserung der Verbindungen Ziegelbrücke-Linth standen aus Sicht der SBB die tiefen Passagierzahlen entgegen.

Neben den durchgehenden Interessen führten gesellschaftliche Veränderungen zu Anpassungen der Mobilitätsinteressen in den Kantonen. So war seit den 1930er Jahren bis in den Zweiten Weltkrieg hinein ein starkes Interesse an der Freizeitmobilität festzustellen, insbesondere in den Kantonen Basel-Stadt und Glarus. Dies ging einher mit der Krise des internationalen und der damit verbundenen Steigerung des inländischen Tourismus. Im wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegsjahre

---

<sup>558</sup> Untersucht wurde, ob die Begehren mehrheitlich der Berufs- oder Freizeitmobilität und dem Regional- oder Fernverkehr zuzuordnen waren, und ob die Forderungen in den Begehren für das Fahrplanangebot Mehrleistungen oder eine Koordination bedeuteten. Zudem wurde für jeden Kanton und Untersuchungsabschnitt ein dominierendes Thema genauer beschrieben und nach Möglichkeit mit den anderen Kantonen verglichen. Vgl. Kapitel 1.5. und 1.6.

und dem damit verbundene Anstieg des Wohlstandes wurde in allen Kantonen die Berufsmobilität stärker in den Fokus gerückt. Spezifisch zeigte sich dies an der Zunahme des Pendlerverkehrs und der Reisedistanzen in den 1950er Jahren sowie an der Entstehung neuer Industriestandorte einerseits und neuen Siedlungen andererseits. Dies verdeutlicht, dass das gesteigerte Interesse an der Arbeitsmobilität auch mit einem Anstieg an arbeitsbedingter Mobilität einhergeht.

Gesellschaftliche Veränderungen konnten auch nur regional unterschiedliche Einflüsse haben. So wurde der Autobahnbau Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre in Basel zu einem wichtigen Thema bei der Fahrplangestaltung. Demgegenüber wurden im Kanton Aargau, obwohl auch hier der Autobahnbau im Gange war, keine Forderungen gestellt. In Glarus führte der Rückgang der heimischen Industrie zu einem vermehrten Interesse an besseren Verbindungen nach Zürich.

Gesellschaftliche Veränderungen konnten zwar in den Begehren festgestellt werden, allerdings beeinflussten Fahrplanumstellungen der SBB das Mobilitätsinteresse der Bevölkerung in stärkerem Masse. Konkret waren dies die Eröffnung der Heitersberglinie mit dem neuen Schnellzugskonzept und die Einführung des Taktfahrplans. Da die Fahrplangestaltung grundsätzlich auf Änderungen am bestehenden Fahrplan basierte, führte dies zu einer starken Kontinuität, und einschneidende Änderungen waren nur schwer zu erreichen.

Bauliche Veränderungen respektive der Taktfahrplan brachten hingegen einschneidende Veränderungen im Fahrplan mit sich. In dieser Situation ergriffen die Kantone die Gelegenheit, den Fahrplan in ihrem Sinne zu beeinflussen. Gleichzeitig befürchteten sie den Verlust bisheriger guter Verbindungen. Daraus resultierte eine erhöhte Aktivität bei der Fahrplangestaltung.

Die Frage, wie stark die SBB die Anliegen aus den Fahrplanbegehren bei der Gestaltung eines neuen Fahrplans miteinbezogen, konnte nicht genau geklärt werden. Fehlende Quellen zur internen Fahrplangestaltung verunmöglichten dies. Allerdings wurde aus den Korrespondenzen zwischen den Kantonen und den SBB deutlich, dass, wenn sich die Gelegenheit bot, auf bestehende Begehren Rücksicht genommen wurde. In den Jahren 1929-1964 änderte sich wenig im Prozess der Fahrplangestaltung. Die Krise in den 1930er Jahren, der Wegfall des internationalen Verkehrs während des Zweiten Weltkriegs und die anschliessenden erfolgreichen Jahre führten zu keiner Veränderung im Umgang mit den Begehren.

In der ab Mitte der 1960er Jahren einsetzenden Krise der SBB, die sich in einem Rückgang der Passagierzahlen und drastischen finanziellen Auswirkungen zeigte, fiel 1965 die Einführung des Zweijahresfahrplans. Es wurde beabsichtigt den grossen Arbeitsaufwand zu vermindern und gleichzeitig einen besser abgestimmten Fahrplan zu präsentieren. 1970 wurde die Fahrplanverordnung so angepasst, dass die Kantone bereits zwei Jahre im Voraus Änderungswünsche anbringen konnten, was den SBB erlaubte, die Interessen der Bevölkerung besser umzusetzen, um so neue Passagiere für die Bahn zu gewinnen. Es konnte gezeigt werden, dass die SBB in Krisenzeiten versuchten, den Anliegen der Bevölkerung mehr Gewicht zu geben. Allerdings müssen die Anpassungen in der Fahrplanvernehmlassung als Teil eines Massnahmenkatalogs zur Rettung der SBB verstanden werden.

1982 kam es mit dem Leistungsauftrag zu einer Verminderung der Wirkungskraft der Begehren. Den SBB wurden im Bereich des Fernverkehrs mehr unternehmerische Freiheiten zugestanden. Dazu gehörte, dass der Bund den SBB im Fernverkehr grundsätzlich freie Hand liess. Die Hauptfrage, ob und wie die Bevölkerung auf die Fahrplanentwicklung mit Hilfe der Fahrplanbegehren Einfluss nehmen konnte, muss für verschiedene Aspekte des Fahrplanangebots unterschiedlich beantwortet werden. Anhand der Annahme- und Ablehnungsquoten der kantonalen Fahrplanbegehren konnten Veränderungen im Laufe des Untersuchungszeitraums festgestellt werden.

Im Kanton Aargau herrschte eine Konstanz: Bis 1945 wurden gut 30 Prozent der Begehren ganz oder teilweise angenommen, anschliessend waren es 40 Prozent bis 50 Prozent. Fast durchwegs hatten Koordinationsbegehren die besseren Chancen, angenommen zu werden. Diese Konstanz konnte mit den zahlreichen und vielfältigen Interessen begründet werden. Mit Hilfe der ausgeführten Beispiele konnte festgestellt werden, dass Koordinationsbegehren im Regionalverkehr, und insbesondere auf Nebenstrecken, eine bessere Chance hatten, genehmigt zu werden.

Die durchwegs niedrigsten Annahmequoten hatte der Kanton Basel-Stadt. In Kombination mit dem in Basel sehr starken Interesse am Fernverkehr führte dies zum Schluss, dass es sehr schwierig war, Interessen im Fernverkehr durchzubringen. Besonders erfolglos waren die Basler Begehren, als im Zuge der Eröffnung der Heitersberglinie versucht wurde, das Schnellzugskonzept Basel-Bern auf Kosten der Verbindungen Zürich-Bern zu verbessern.

Im Laufe der Zeit lehnten die SBB immer weniger Begehren aus dem Kanton Glarus ab. Die guten Resultate hatten zwei Ursachen: Erstens wurden mehrheitlich Begehren auf der innerkantonalen Strecke gefordert, wo konkurrierende Interessen anderer Kantone praktisch ausgeschlossen werden konnten. Zweitens beschränkten sich die kantonalen Behörden auf wenige Begehren, die für die SBB meistens keine grundlegenden Änderungen bedeuteten.

Geklärt werden konnte zudem, in welchem Umfang sich die Kantone beim Grossprojekt Taktfahrplan partizipativ einbringen konnten. Der Zeitpunkt der Mitgestaltung wurde von den SBB in einer relativ späten Projektphase gewählt. So konnten keine einschneidenden Anpassungen mehr vorgenommen werden. Allerdings wurde den Kantonen im Regionalverkehr, der kein Kernanliegen des Taktfahrplans war, relativ viele Freiheiten zugestanden. Das Umsetzen dieser Anliegen führte schlussendlich zu einer reibungsloseren Umsetzung des Taktfahrplankonzepts.

Die Mitgestaltungsmöglichkeiten der Kantone auf die Fahrplanentwicklung funktionierten im Regionalverkehr am besten auf Nebenlinien. Wegen des Fehlens von antagonistischen Interessen waren die SBB bereit, die Anliegen der Kantone umzusetzen. Hingegen hatten es Forderungen schwer, die weitreichendere Veränderungen anstrebten oder nicht der Strategie der SBB entsprachen. Deswegen hatten lokale Anliegen im Fernverkehr und die Forderung nach Mehrleistungen einen schweren Stand.

Die Erkenntnisse der vorliegenden Studie bringen erstmals einen historischen Aspekt in die Frage nach der Wirksamkeit der Fahrplanbegehren ein. Daraus ergibt sich eine viel differenziertere Einschätzung zur Partizipation der Bevölkerung in der Fahrplangestaltung, als dies bisher in der Literatur vorgenommen wurde. Die von Gutersohn<sup>559</sup> angesprochene Wirkungslosigkeit der Begehren aufgrund fehlender Kooperation zwischen den Gesuchstellern einerseits und den SBB andererseits hatte im Jahr 1940 noch die grössere Richtigkeit, als dies später der Fall war. Der Einschätzung von Martin Schiefelbusch und seinen Mitautoren,<sup>560</sup> dass die Begehren als Mittel der politischen Mitgestaltung zu wenig weit griffen, muss für den Fernverkehr zugestimmt werden. Allerdings konnte diese Arbeit aufzeigen, dass dies im Regionalverkehr nicht der Fall war. Hier waren die Begehren mehr als ein Kontrollinstrument. Die historische Forschung zur Krise der SBB in den 1970er Jahren kann noch mit der Erkenntnis erweitert werden, dass die SBB in jener Zeit stärker versuchten, die Anliegen der Kantone in die Fahrplangestaltung einzubauen. Diese Arbeit kann als Versuch verstanden werden, einen Beitrag zur Mobilitätsgeschichte zu leisten, und zwar aus der Sicht der Bevölkerung. Verschiedene Themen wurden in den Begehren angesprochen oder thematisiert. So können auch in zukünftige Arbeiten zur Mobilitätsgeschichte Fahrplanbegehren hinzugezogen werden, um die Perspektive aus Sicht der Bevölkerung zu erweitern.

Damit ist auch der Bogen gespannt für weiterführende Fragestellungen. Besonders spannend wäre es, der Frage auf den Grund zu gehen, wie sich, ausgehend vom Leistungsauftrag seit 1982, die Mitgestaltungsmöglichkeiten der Bevölkerung entwickelten, und ob die SBB nun tatsächlich freie Hand hatten im Betrieb der Fernverkehrszüge. Was im Hinblick auf die Partizipation der Bevölkerung ebenfalls interessant zu untersuchen wäre, ist die Frage, welches Mitbestimmungsrecht die Kantone beim Aufbau der S-Bahn-Systeme hatten. Da der Regionalverkehr seit 1982 vollumfänglich von Bund und Kanton finanziert wird, sollte er primär auf die Interessen der Bevölkerung ausgerichtet werden, und dementsprechend müsste die Wirkung der Begehren besonders gross sein.

---

<sup>559</sup> Vgl. Gutersohn 1940: 119-120.

<sup>560</sup> Vgl. Kapitel 1.5.1.



Die in dieser Arbeit bewusst ausgeklammerten Themen bieten Ansatzpunkte für weitere Forschungen. So wäre es auch denkbar, die Verhandlungen der internationalen Fahrplankonferenz zu analysieren, dies gerade im Hinblick auf das Interesse des Kantons Basel-Stadt an guten internationalen Anschlüssen. Mit Einbezug der Kantonsarchive könnte es zudem möglich sein, die Akteure, Abläufe und Interessen der kantonalen Verkehrsgestaltung detaillierter zu erforschen. Für einen kleineren Rahmen wären sicherlich auch Untersuchungen in anderen Kantonen interessant, um die Resultate der vorliegenden Studie zu prüfen.

## 9. Verzeichnisse

### 9.1. Abkürzungsverzeichnis

AG	Kanton Aargau
BA	Betriebsabteilung
BAR	Bundesarchiv Bern
BdH	Begehren mit direktem Hinweis auf BM/FM
BM	berufliche Mobilität/Berufsmobilität
BS	Kanton Basel-Stadt
BzL	Begehren können aufgrund zeitlicher Lage BM/FM zugeordnet werden
eidg.	eidgenössisch
EPED	Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement (bis 1962)
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (ab 1963)
FB	Fahrplanbegehren
FB 1929-1945	Quellenkorpus zu Fahrplanbegehren 1929-1945 (vgl. Anm. 168)
FB 1946-1964	Quellenkorpus zu Fahrplanbegehren 1946-1964 (vgl. Anm. 277)
FB 1965-1975	Quellenkorpus zu Fahrplanbegehren 1965-1975 (vgl. Anm. 367)
FB 1976-1985	Quellenkorpus zu Fahrplanbegehren 1976-1985 (vgl. Anm. 468)
FM	Freizeitmobilität
FPV	Fahrplanverordnung
GD	Generaldirektion
GL	Kanton Glarus
NRK	Neues Reisezugskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

### 9.2. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Kategorien der Begehren. Eigene Darstellung.	17
Abb. 2: Annahme- und Ablehnungsquoten der Begehren von 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.	45
Abb. 3: Vergleich der Entscheide Vorkriegs- und Kriegszeit. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.	47
Abb. 4: Transalpin der ÖBB im Bahnhof Basel 1970. Dr. E. Scherer, 26.03.1970, <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Transalpin_(Zug)#/media/File:BhfBasel_Transalpin_26_3_1970.jpg">https://de.wikipedia.org/wiki/Transalpin_(Zug)#/media/File:BhfBasel_Transalpin_26_3_1970.jpg</a> , 20.01.2016.	57

Abb. 5: Annahme- und Ablehnungsquoten der Begehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.	60
Abb. 6: Annahme- und Ablehnungsquoten für die Fahrplanbegehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.	74
Abb. 7: Annahme- und Ablehnungsquoten 1976-1985. Eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.	88
Abb. 8: Legende zur Abbildung 9 (folgende Seite): Schematisches Schienennetz der Schweiz mit Angaben zur Betriebseröffnung. Wägli, Hans: Schienennetz Schweiz. Ein historischer Atlas. Bern 1980: 169.	105
Abb. 9: Schematisches Schienennetz der Schweiz mit Angaben zur Betriebseröffnung. Wägli, Hans: Schienennetz Schweiz. Ein historischer Atlas. Bern 1980: 169.	106

### 9.3. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Anzahl eingereichte Begehren 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.	33
Tab. 2: Relative Häufigkeit der Begehren nach Kategorie 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.	34
Tab. 3: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren 1929-1945. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1929-1945.	35
Tab. 4: Anzahl eingereichte Begehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.	50
Tab. 5: Relative Häufigkeit eingereichter Begehren nach Kategorie 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.	51
Tab. 6: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren 1946-1964. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1946-1964.	52
Tab. 7: Anzahl eingereichte Begehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.	63
Tab. 8: Relative Häufigkeit der Begehren nach Kategorie 1965-1975. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.	63
Tab. 9: Relative Häufigkeiten der Koordinationsbegehren 1965-1975. Eigene Darstellung und eigenen Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1965-1975.	65
Tab. 10: Anzahl eingereichte Begehren pro Jahr von 1976-1985: Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.	77
Tab. 11: Relative Häufigkeit der eingereichten Begehren nach Kategorien 1976-1985. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: FB 1976-1985.	77
Tab. 12: Relative Häufigkeit der Koordinationsbegehren von 1977-1985. Eigene Darstellung und eigene Berechnungen basierend auf den Quellen: 1976-1985.	79

## 10. Bibliografie

### 10.1. Quellenverzeichnis

#### 10.1.1. Ungedruckte Quellen

##### **Bern, Bundesarchiv BAR**

Bern, BAR E4110B#1986/81#92: Gutachten an BA für Verkehr. Revision der Fahrplanverordnung, 1969-1981.

Bern, BAR E6351A#1000/1038#6255: Fahrplanverordnung 1903.

Bern, BAR E8104A#1973/4#1315: Fahrplanverordnung 1903 bis 1931.

##### **Windisch, SBB Archiv Geschäftsbericht**

Windisch, SBB Archiv GD\_GS\_SBB18\_159\_01: Geschäftsbericht, Rechnungen, 1948-1950.

##### **Windisch, SBB Archiv Fahrplanbegehren allgemein**

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_042\_02: Fahrplanbegehren Kreis II 1954-1958.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_01: Fahrplanbegehren Kreis II 1959-1967.

Windisch, SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_023\_01: Antworten auf Regierungsbegehren der Fahrpläne von 1940-1944.

Windisch, SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_01: Antworten auf Regierungsbegehren der Fahrpläne von 1929-1934.

Windisch, SBB Archiv GD\_PV\_SBB10\_024\_02: Antworten auf Regierungsbegehren der Fahrpläne von 1935-1939.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB2KD01\_138\_01: Protokolle der Sitzungen des Kreiseisenbahnrates II von 1924-1935.

##### **Windisch, SBB Archiv Fahrplanbegehren Kanton Aargau**

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_01: Fahrplan 1985-1987; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1985-1988 [nicht online abrufbar].

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_02: Fahrplan 1985-1987; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1981-1984.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_02: Fahrplan 1979-1981; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1979.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_03: Fahrplan 1979-1981; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1976-1977.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_04: Fahrplan 1979-1981; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1978.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_01: Fahrplan 1975-1977; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1975-1976.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_039\_06: Fahrplan 1975-1977; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1973-1974.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_01: Fahrplan 1973-1975; Fahrplanbegehren Kt. Aargau 1971-1973.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_033\_01: Fahrplanbegehren; Kanton Aargau (1. Teil) 1978-1982.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_034\_01: Fahrplanbegehren; Kanton Aargau (2. Teil) 1978-1982.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_01: Kanton Aargau 1972-1979.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_02: Kanton Aargau 1981-1983.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_01: Kanton Aargau 1965-1971.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_019\_01: Kanton Aargau 1961-1964.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_01: Kanton Aargau 1955-1957.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_02: Kanton Aargau 1958-1960.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_01: Kanton Aargau 1949-1951.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_022\_02: Kanton Aargau 1952-1954.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_023\_01: Kanton Aargau 1945-1946.

#### **Windisch, SBB Archiv Fahrplanbegehren Kanton Basel-Stadt**

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_025\_03: Fahrplan 1985-1987; Fahrplanbegehren Kt. Basel-Stadt 1982-1983.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_026\_11: Fahrplan 1985-1987; Fahrplanbegehren Kt. Basel-Stadt 1984.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_03: Fahrplan 1982-1983; Fahrplanbegehren Kt. Basel-Stadt 1981-1983.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_032\_05: Fahrplan 1979-1981; Fahrplanbegehren Kte. Basel-Stadt und Basel-Land 1977-1979.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_038\_03: Fahrplan 1975-1977; Fahrplanbegehren Kt. Basel-Stadt 1973-1975.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_039\_05: Fahrplan 1975-1977; Fahrplanbegehren für die Strecke Basel-Zürich 1975.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_041\_02: Fahrplan 1973-1975; Fahrplanbegehren Kt. Basel-Stadt 1970-1973.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_030\_02: Fahrplanbegehren; Kantone Baselland und Basel-stadt 1978-1982.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_015\_04: Kanton Baselstadt 1980-1982.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_017\_02: Kanton Baselstadt 1965-1975.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_019\_03: Kanton Baselstadt 1961-1964.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBB LZ06\_020\_06: Kanton Baselstadt 1958-1960.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_07: Kanton Baselstadt 1955-1957.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_022\_03: Kanton Baselstadt 1952-1954.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_023\_04: Kanton Baselstadt 1945.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_023\_05: Kanton Baselstadt 1948-1951.

### **Windisch, SBB Archiv Fahrplanbegehren Kanton Glarus**

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_024\_04: Fahrplan 1985-1987; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1983-1985.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_028\_06: Fahrplan 1982-1983; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1981-1982.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_031\_05: Fahrplan 1979-1981; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1977-1979.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_034\_02: Fahrplan 1977-1979; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1975-1977.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_037\_04: Fahrplan 1975-1977; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1974-1975.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_040\_05: Fahrplan 1973-1975; Fahrplanbegehren Kt. Glarus 1973.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_043\_02: Fahrplanbegehren Kreis III 1945-1958.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_044\_01: Fahrplanbegehren Kreis III 1959-1967.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB53\_030\_01: Fahrplanbegehren; Kantone Appenzell, Glarus und Graubünden 1980-1982.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_020\_09: Kanton Glarus 1958.

### **Windisch, SBB Archiv Fahrplanbesprechungen**

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_03: Fahrplanbesprechungen 1965.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_04: Fahrplanbesprechungen 1966.

Windisch, SBB Archiv KDII\_REG\_SBBLZ06\_011\_05: Fahrplanbesprechungen 1967.

Windisch, SBB Archiv GD\_BA\_SBB52\_002\_02: Fahrplanbesprechungen 1968-1972.

### **Windisch, SBB Archiv Ablieferungen**

Windisch, SBB Archiv Ablieferung 2006/01: Protokolle BC Konferenz 1976-1983.

Windisch, SBB Archiv Ablieferung 2007/52: Wegleitung für Erstellung des Fahrplanes 1952 und 1963.

### 10.1.2. Gedruckte Quellen

#### **Bundesamt für Statistik**

Eidgenössisches Statistisches Amt (Hg.): Eidgenössische Volkszählung 1. Dezember 1941. Kanton Basel-Stadt und Basel-Landschaft 6. Bern 1945.

#### **Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft**

Geschäftsbericht des Bundesrates, Bern 1888.

Geschäftsbericht des Bundesrates, Bern 1889.

Geschäftsbericht des Bundesrates, Bern 1902.

Geschäftsbericht des Bundesrates, Bern 1945.

Bereinigte Sammlung Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947, Verkehr und Transport 7. Bern 1951.

### 10.1.3. Literatur mit Quellencharakter

Berthouzoz, Jean-Pierre; Meiner, Hans; Stähli, Samuel: Taktfahrplan Schweiz. Ein neues Reisezugkonzept. Bericht 73.37. Bern 1972.

Gutersohn, Alfred: Die Entwicklung der Fahrpläne für den Personenverkehr. In: Schweizerische Bundesbahnen (Hg.): 100 Jahre Schweizer Eisenbahn. Zürich 1947: 54-66.

Metzger, A.: Der Fahrplan. In: Gut, Ernst (Hg.): Die Geheimnisse der Eisenbahn: Technik und Betrieb der Eisenbahnen: eine allgemeinverständliche Darstellung unter besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse. Basel 1955: 616-640.

Stähli, Samuel: Grundfragen der Fahrplangestaltung. Bericht 73.29. Bern 1969.

Verband schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs (Hg.): Der öffentliche Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser 5/5. Bern 1949.

### 10.1.4. Zeitungsartikel

Aargauer Beschwerde zum SBB-Fahrplan. In: Aargauer Tagblatt, 07.03.1975.

Aargauer Murren über Fahrplanverfahren. In: Aargauer Tagblatt, 02.08.1982.

Degradierung zum Durchfahrtskanton. In: Aargauer Tagblatt, 12.10.1981.

Die SBB zwischen Zürich und Aargau. In: Aargauer Tagblatt, 26.09.1961: 8.

Ehrsam, Bruno: Ein offener Brief an die Generaldirektion der SBB. In: Volksstimme Sissach, 24.04.1979, Nr. 48.

Eine Fahrplan-Interpellation. In: Glarner Nachrichten, 19.01.1977.

Fahrplanwünsche. In: Neue Zürcher Zeitung, 17.02.1928, Mittagsausgabe 294: 7.

Glarner Einsatz für Schnellzugshalte in Ziegelbrücke. In: Glarner Nachrichten, 28.01.1977.

Ist die Region Baden ein SBB-Stiefkind. In: Badener Tagblatt, 27.01.1975.

Meier, Peter: Aargau-Fahrplan – Stiefkind der SBB. In: Tages-Anzeiger, 10.06.1980.

Revolutionäre SBB-Fahrplan-Visionen. In: National-Zeitung, 30.08.1972.

SBB Fahrplan. Was ist mit Basel? In: National-Zeitung, Nr. 291, 18.09.1974.

SBB Nachrichtenblatt 12/3, 1926.

Unzufriedenheit mit dem Taktfahrplan auf der Seetallinie. In: Aargauer Tagblatt, 07.10.1981.

Wohlener Fahrplanwünsche ein Loch in den Abendstunden. In: Badener Tagblatt, 21.10.1977.

## 10.2. Literaturverzeichnis

Ackermann, Michael: Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927-1961. Bern 1992.

Bairoch, Paul: Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 39 (1989): 35-57.

Balthasar, Andreas: Zug um Zug: Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht. Basel 1993.

Bärtschi, Hans-Peter: Schweizerische Bundesbahnen (SBB). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 27.11.2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D42003.php>, 18.05.2016.

Bärtschi, Hans-Peter; Dubler, Anne-Marie: Eisenbahn. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 11.02.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7961.php>, 13.03.2016

Beck, Daniel: Unter Zugzwang. Die Schweizerischen Bundesbahnen und das Automobil 1945-1975. Bern 1999.

Beglinger, Caroline: Öffentlicher Verkehr, In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 19.06.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7965.php>, 25.05.2016.

Bodensteiner, Christian; Neugebauer, Nancy: Participating in Planning. In: Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (Hg.): Public Transport and its Users. The Passenger's Perspective in Planning and Customer Care (Transport and Society). Aldershot 2009: 123-138.

Böhme, Uwe; Schiefelbusch, Martin; Bodensteiner, Christian: Practices for Formal Citizen Participation in Public Transport. In: Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (Hg.): Public Transport and its Users. The Passenger's Perspective in Planning and Customer Care (Transport and Society). Aldershot 2009: 135-144.

Bosshardt, V.G.: Fahrordnung der Züge. In: Stockert, Ludwig (Hg.): Handbuch des Eisenbahnwesens. Berlin 1908: 89-143.

Brinkerhoff, Derick; Goldsmith, Arthur: Macroeconomic Policy, Poverty Reduction. Strategy and Participation. New York 2000.

Buchli, Felix: Schweizer, steh zu deinen Bahnen! Die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen 1920-1945 (Berner Forschungen zur Regionalgeschichte 6). Nordhausen 2006.

Burgener, Didier: Mobilität während des Zweiten Weltkrieges. Ursachen für den Anstieg der räumlichen Mobilität in der Schweiz. Ungedr. Masterarbeit. Bern 2012.

Bützer, Hans-Peter; Jeker, Mark: Grosser Eisenbahn-Atlas Schweiz. Bern 1980.

Catrina, Werner: BBC – Glanz, Krise, Fusion. 1891-1991 von Brown Boveri zu ABB. Zürich 1991.

Degen, Bernard: Arbeitszeit. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 21.01.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13910.php>, 02.05.2016. (=Degen 2015b)



- Degen, Bernard: Weltwirtschaftskrise. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 11.01.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D26894.php>, 31.01.2016. (=Degen 2015a)
- Degen, Bernard; Sarasin, Philipp: Basel (-Stadt). Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur im 19. und 20. Jahrhundert. Museen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 16.07.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7478.php>, 30.05.2016.
- Der „Transalpin“ ist Geschichte. In: Eisenbahn-Revue 8-9 (2010): 413.
- Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours). Neuchâtel 2014.
- Dumjahn, Horst-Werner: Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835-1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse. Mainz 1984.
- Eggs, Cindy; Cranach von, Philipp: Reisen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 26.03.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16352.php>, 05.05.2016.
- Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement (Hg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Frauenfeld 1947-1964.
- Feinstein, Charles H.; Thomas, Mark: Making History Count: A Primer in Quantitative Methods for Historians. Cambridge 2002.
- Forster, Gilles: Politique commerciale internationale des chemins de fer fédéraux (CFF) durant la Seconde Guerre mondiale. Entre concurrence fantasmée et coopération effective. In: Duc, Gérard; Perroux, Olivier; Schiedt, Hans-Ulrich; Walter, François (Hg.): Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence mondiale et coordination (de 1918 à nos jours). Neuchâtel 2014: 75-90.
- Frei, Stephan: Der Fahrplan in der Schweiz: Seit 20 Jahren im Takt. In: Schweizerischer Verband „Eisenbahn-Amateur“ (SVEA) (Hg.): Eisenbahn Amateur. Zürich 2002: 425-435.
- Frey, Thomas: Pendler In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 27.09.2010, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7884.php>, 25.05.2016.
- Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850-1930 am Beispiel Rigi. In: Burri, Monika; Elsasser, Kilian T.; Gugerli, David (Hg.): Die Internationalität der Eisenbahn. Zürich 2003: 219-236.
- Frey, Thomas; Vogel, Lukas: Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen. Verkehrsin-tensivierung in der Schweiz 1870-1910. Zürich 1997.
- Fridrich, Anna C.: Dornach. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 19.04.2005, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1098.php>, 18.05.2016.
- Fridrich, Anna C.: Laufen (BL, Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 18.11.2008, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D384.php>, 18.05.2016.
- Gerber, Michael A.: Kommunikation und Corporate Identity der SBB im Wandel. Versuch einer historischen Rekonstruktion interner und externer Öffentlichkeitsarbeit der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern 1997.
- Gerber, Rainer: 125 Jahre Basel-Waldshut. Jubiläum der Eisenbahn am Hochrhein. Freiburg 1981.
- Goette, Peter: TEE-Züge in der Schweiz und Schweizer TEE-Züge im Ausland. Freiburg 2006.
- Graf, Markus C.: Corporate Identity-Konzept für die Schweizerischen Bundesbahnen. St. Gallen 1986.

- Gutersohn, Alfred: Der Eisenbahnfahrplan für den Personenverkehr. Solothurn 1940.
- Gutersohn, Alfred: Die volkswirtschaftliche Seite des Fahrplans. In: Die Verkehrsmittel im Dienst der Wohn- und Siedlungspolitik (Veröffentlichungen der Schweizerischen Verwaltungskurse an der Handels-Hochschule St. Gallen 3). Einsiedeln 1944: 67-84.
- Hansing, Johann: Die Eisenbahnen in Baden. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart 1929.
- Haudenschild, Roland: Taktfahrpläne und das Taktfahrplanprojekt der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern 1981.
- Höpflinger, François: Lebensstandard. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 19.02.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D15994.php>, 31.05.2016.
- Hürlimann, Gisela: „Die Eisenbahn der Zukunft“. Modernisierung, Automatisierung und Schnellverkehr bei den SBB im Kontext von Krisen und Wandel. Zürich 2007. (=Hürlimann 2007a)
- Hürlimann, Gisela: „Wir fahren im Takt“. Der Spinnerclub und die Taktfahrplan-Innovation bei den Schweizerischen Bundesbahnen (1968-1982). In: Berghoff, Hartmut; Sydow, Jörg (Hg.): Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft? Stuttgart 2007: 233-256. (=Hürlimann 2007b)
- Hürlimann, Gisela: „Wunder sind keine zu erwarten“ – oder doch? Umbrüche, Krisen und Krisenmanagement bei den SBB, 1965-1985. In: Müller, Margrit; Tissot, Laurent (Hg.): Unternehmen in den Wirtschaftskrisen des 20. Jahrhunderts. Neuenburg 2014: 241-267.
- Hürlimann, Gisela: Zwischen Gemeinwirtschaft und Marktorientierung – die Schweizerischen Bundesbahnen und ihre Innovationskultur seit den 1960er-Jahren. In: Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen 34/2 (2011): 251-267.
- Kaufmann, Vincent: Mobility: Trajectory of a Concept in the Social Sciences. In: Mom, Gijs; Pirie, Gordon; Tissot, Laurent (Hg.): Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility. Neuchâtel 2009: 41-60.
- Kirchhofer, André: Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre „Gemeinwirtschaftlichkeit“ für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung. Bern 2010.
- Kirchhofer, André; Steinmann, Jonas: Staatsintervention oder Wettbewerb? Ordnungspolitische Paradigmen im Schweizer Eisenbahnwesen seit 1852. In: Kirchhofer, André; Krämer, Daniel; Merki, Christoph Maria; Poliwoda, Guido N.; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich 2009: 331-346.
- Krebs, Peter: Verkehr wohin? Zwischen Bahn und Autobahn. Zürich 1996.
- Kupper, Patrick: Wildnis schaffen. Eine transnationale Geschichte des Nationalparks. Bern 2012.
- Linden, Walter: Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon. Wiesbaden 1966.
- Lüthi, Christian. Zofingen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 03.02.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1828.php>, 18.05.2016.
- Marti-Weissenbach, Karin: Braunwald. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 15.01.2003, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D760.php?topdf=1>, 21.05.2016.
- Marti-Weissenbach, Karin: Therma. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 19.10.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D41878.php>, 21.04.2016
- Marti-Weissenbach, Karin: Ziegelbrücke. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 28.08.2013, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7550.php>, 23.04.2016.

- Merki, Christoph Maria: Epochenschwellen in der Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte. Plädoyer für eine zeitliche Erweiterung von Pfisters „1950er Syndrom“. In: Kirchhofer, André; Krämer, Daniel; Merki, Christoph Maria; Poliwooda, Guido N.; Stuber, Martin; Summermatter, Stephanie (Hg.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich 2009: 347-359.
- Merki, Christoph Maria: Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- Meyer, E.: Die Re 4/4-Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen. In: Schweizerische Bauzeitung 67/19 (1949): 270-274.
- Mühlethaler, Jan: „Schiene versus Strasse“. Von den Anfängen eines verkehrspolitischen Grundsatdiskurses und dessen Leitbilder in der Schweiz (1921-1935). Zürich 1994.
- Müller, Felix: Rohr (AG). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 02.12.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1630.php>, 25.04.2016. (=Müller 2011a)
- Müller, Margrit: Wirtschaftswachstum. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 21.08.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13821.php>, 31.05.2016.
- Müller, Reto: Skisport. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 21.11.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D26210.php>, 20.04.2016. (=Müller 2011b)
- Ochsenbein, Gregor: Strassenbau und Strassenkosten ohne Ende. Eine systemtheoretische Analyse eines sich selbst verstärkenden Prozesses im 20. Jahrhundert. Bern 1999.
- Ritzau, Hans Joachim; Mertl, Werner: Das Kursbuch- und Fahrplanwesen der Deutschen Eisenbahn. Landsberg-Prüfen 1978.
- Rohr, August: Glarus (Kanton). Auffächerung der Branchenstruktur. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 20.07.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7374.php>, 14.04.2016.
- Sandmeier, Stefan: Nationalstrassen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 07.06.2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7960.php>, 12.05.2016.
- Sauerländer, Dominik: Fricktal. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 09.11.2006, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8297.php>, 03.05.2016.
- SBB AG: Die SBB in Zahlen und Fakten, 2015. Bern 2015.
- Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. (Hg.): Verkehrsgeschichte (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25). Zürich 2010.
- Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (Hg.): Public Transport and its Users. The Passenger's Perspective in Planning and Customer Care (Transport and Society). Aldershot 2009.
- Schumacher, Beatrice: Ferien – Interpretationen und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890-1950. Wien 2002.
- Schwab, Ernst: Aktuelle Aspekte der 5-Tagewoche. In: Schweizer Monatshefte: Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur 40/2 (1960): 147-159.
- Schwabe, Hansrudolf; Amstein, Alex (Hg.): 3x50 Jahre. Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Basel 1997.
- Sheller, Mimi; Urry, John: The New Mobilities Paradigm. In: Environment and Planning A 38/2 (2006): 207-226.
- Siegenthaler, Hansjörg: Die Schweiz 1914-1984. In: Fischer, Wolfram; Van Houtte, Jan A.; Kellenbenz, Hermann; Mieck, Ilja; Vittinghoff, Friedrich (Hg.): Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Stuttgart 1987: 482-520.

- Spörri, Willy: Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft. Bern 1941.
- Stählin, Heinrich: Aargau. Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur im 19. und 20. Jahrhundert. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 16.07.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7392.php>, 21.06.2016.
- Steigmeier, Andreas: Baden (Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 17.06.2014, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D1633.php>, 18.05.2016.
- Steinmann, Jonas: Die Geburtsstunde der Bahnmanager. Über das Ende der „gemeinwirtschaftlichen Unternehmung“ SBB. In: Schiedt, Hans-Ulrich; Merki, Christoph Maria; Tissot, Laurent (Hg.): Verkehrsgeschichte (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25). Zürich 2010, 391-403. (=Steinmann 2010b)
- Steinmann, Jonas: Weichenstellungen. Die Krise der schweizerischen Eisenbahnen und ihre Bewältigung (1944-1982). Bern 2009.
- Steinmann, Jonas: Weichenstellungen. Die Krise der schweizerischen Eisenbahnen und ihre Bewältigung 1944-1982. Bern 2010. [Peter Lang Verlag, andere Seitenzahlen] (=Steinmann 2010a)
- Stutz, Werner: Bahnhöfe der Schweiz: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zürich 1983.
- Tissot, Laurent: Tourismus – Die Dissonanzen (1914-1950). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 18.12.2013, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D14070.php>, 01.05.2016.
- Tissot, Laurent: Verkehrsvereine. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 25.04.2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16456.php>, 20.06.2016.
- Überwasser, Heinrich: Departemente. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 07.12.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D10347.php>, 18.05.2016.
- von Arx, Heinz; Schnyder, Peter; Wägli, Hans (Hg.): Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1996.
- Wägli, Hans: Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas. Zürich <sup>2</sup>1998.
- Waldburger, Hans; Aeschlimann, Jürg: Sernftalbahn Schwanden-Elm. Leissigen 2005.
- Wanner, Fritz: Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Eisenbahnen. In: Eidgenössisches Bundesamt für Verkehr (Hg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947 4. Frauenfeld 1955: 1-25.
- Winter, Paul: Die Geschichte des Militäreisenbahndienstes. Schilderung der Zusammenhänge der Verwendung der Eisenbahnen für Zwecke der Landesverteidigung von Beginn des Bundesstaates bis zum heutigen Tag. Bern 1985.
- Winter, Paul: Schweizer Bahnen unter Fahnen. Die Geschichte des Militär-Eisenbahndienstes. Luzern 1988.
- Zehnder, Patrick: Schweizerische Verkehrszentrale. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 18.03.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D30559.php>, 14.04.2016.

### 10.3. Internet-Ressourcen

- Pendlerverein Glarus, <http://www.pendlerverein.ch/index.php/oev-glarnerland/18-der-glarner-sprinter-die-story.html>, 12.05.2016.

## 11. Anhang

80	1880
80	1980
—	Normalspur Voie normale
==	Normalspur aufgehoben Voie normale supprimée
—	Schmalspur Voie étroite
- - -	Schmalspur aufgehoben Voie étroite supprimée
	Zahnstange Crémaillère
	- Riggensbach
	- Abt
	- Strub
	- Locher
BASEL	Stadt mit Trambahnnetz
GENEVE	Ville avec réseau de tramways urbains

Abb. 8: Legende zur Abbildung 9 (folgende Seite): Schematisches Schienennetz der Schweiz mit Angaben zur Betriebseröffnung.  
Wägli, Hans: Schienennetz Schweiz. Ein historischer Atlas. Bern 1980: 169.

